Verlag: huss Redaktion: busplaner LOGISTRA PROFI Werkstatt Transport VISION mobility Herausgeber: VDA Verband der Automobilindustrie

IAA 2018

Montag, 24. September 2018 · 5. Messetag

IAA aktuell

Die offizielle Messezeitung zur 67. IAA Nutzfahrzeuge

www.iaa.de

NEW MOBILITY WORLD

Im Fernverkehr: Sauber und sparsam mit Diesel

CO_2-REDUZIERUNG Auf der Langstrecke bleibt der moderne Euro-VI-Diesel gesetzt. Die Messe zeigt: Er ist sauberer und sparsamer denn je.

Dass alternativ angetriebene Liefer- und Entsorgungsfahrzeuge vom Transporter bis zum mittelschweren Lastkraftwagen unmittelbar vor dem Sprung in die Elektromobilität stehen, zeigt die IAA an allen Ecken und Enden. E-Vans sind gesetzt, E-Stadtbusse ohnehin. Erd-, besser noch Biogas, in hochverdichteter (CNG) oder tiefkalter LNG-Version, stellt für Mittel- und Langstrecken-Trucks eine echte Alternative dar. Eines ist aber auch klar: „Elektromobilität kann nicht für jeden Einsatzzweck die beste Wahl sein. Dafür sind die Anforderungen zu unterschiedlich“, stellt VDA-Präsident Bernhard Mattes fest. Er verweist insbesondere auf den schweren Langstreckenverkehr. Dort sind die hohe Leistungsdichte des Diesel, sein enormes Drehmoment und seine Effizienz im Verbrauch nicht wegzudenken.

Die IAA hält dafür zahlreiche Beispiele bereit, bei den OEMs ebenso wie bei den Zulieferern der Abgasreinigungssysteme. Mit Einführung der Abgasminderungsstufe Euro VIc stellt die Nutzfahrzeugindustrie erneut ihre Innovationskraft unter Beweis und hat weitere Einsparpotenziale entdeckt. Das Ergebnis: Eine Lastwagengeneration mit Motoren, die sparsamer und zugleich umweltverträglicher denn je arbeiten. Auch bei den Getrieben sinken die Energieverluste. Messfahrten der internationalen Fachpresse belegen drei bis fünf Prozent Minderverbrauch bei den jeweils neuesten Modellversionen gegenüber den Vorgängervarianten. Entsprechend sinkt der CO_2-Ausstoß.

Ein Mosaikstein im Effizienz-Puzzle sind ausgeklügelte technische Maßnahmen, die im Hintergrund wirken. Dazu zählen abschaltbare Hilfsaggregate wie Luftpresser oder Lenkhelfpumpe. Auch die Antriebsmaschine selbst erfuhr in der jüngsten Abgasminderungsstufe Euro VIc Verbesserungen, die den Wirkungsgrad noch einmal steigern.

Das Beispiel Antriebsachse zeigt, dass es abgesehen von Motor und Getriebe noch erhebliches Optimierungspotenzial gibt. Auf der Jagd nach jedem Zehntel-Prozentpunkt Spritersparnis haben Entwickler etwa die sogenannten Planschverluste im Ölbad des Differenzialgehäuses als Dämpfer für den Wirkungsgrad der Antriebsachse identifiziert, haben getüftelt und probiert – mit Erfolg: Ein halbes Prozent bringt die neue Ölbaddisziplin.

Noch viel mehr holt man allerdings mit Hilfe der Fahrerassistenz heraus, allem voran mit vorausschauenden Geschwindigkeitsreglern. Eingeführt vor sechs Jahren von zwei Ausstellern, sind inzwischen alle Lkw-Marken mit GPS-gestützten Tempomaten unterwegs. Die cleveren Cruise-Controller verfügen über profunde Streckenkenntnis und fahren in der Regel sogar besser als versierte Kraftfahrer. Bilanz: Bis zu acht Prozent weniger Kraftstoffverbrauch auf mittelschweren Autobahnstrecken. „Hier bleibt der herkömmliche, umweltfreundliche Antrieb so wichtig. Darum treiben wir die Effizienz von modernen Diesel-Motoren weiter voran“, resümiert der VDA-Präsident Mattes.

im Fokus

Busse Werkstatt

SCHWERPUNKT Alternative Antriebstechnologien halten Einzug bei den Stadtbussen. Neue Zeiten auch in den Betriebswerkstätten: Hier dreht es sich immer mehr um das Thema Digitalisierung.

Seite 9 – 14

heute

08:30 – 16:30 Uhr
workING 2018 – Perspektiven in der Automobilindustrie
CC Saal 3 A

09:00 – 18:00 Uhr
NMW Forum: Urban Logistics & Transport Services
Pavillon 11 Abschnitt D

14:00 – 16:30 Uhr
IAA-Türkei-Tag 2018
CC Saal 3B

13:30 – 13:45 Uhr
Autogrammstunde mit Sascha Lenz
SONAX, Halle 23, Stand B 60

top news

SAF: Mehr Effizienz in der Achse 4

Dako: Software hilft Dispo und Fahrern 4

Probefahrten: Mit Diesel und Elektro 5

Interview: DAF Trucks 6

Service

Geländeplan 20

Veranstaltungen des Tages 21

BESUCHEN SIE UNS IN
Halle 26
Stand C31

Die Marken der BPW Gruppe: BPW | ERMAX | HBN-Teknik | HESTAL | idem telematics

„I think transport clever.“

Erleben Sie unsere cleveren Services für Flotten! #howdoyouthinktransport

we think transport

www.bpw.de

Zahlen des Tages

12.000 €
Förderung
erhält man beim Kauf eines LNG-Lkw

Der Umsatz der deutschen Automobilindustrie 2017 betrug
422,8
Milliarden Euro

35 %
pro Tonnenkilometer sanken seit 2000 die
CO_2-Emissionen

26.400
Neuzulassungen
bis 6 t gab es im Juni 2018

Wetter heute

8-12°C

Vormittags: wolkig und windig

Nachmittags: bedeckt, leichter Regen und windig

Abends: leicht bewölkt und windig

WORLD OF HEROES

Trucks, Trailer, Teile – das sind die klassischen Themen einer Lkw-Messe. Die IAA Nutzfahrzeuge geht weiter. Was wäre die Transportwelt ohne Fahrer? Ihre Belange, Sorgen und Nöte stehen im Fokus zahlreicher Foren und Diskussionsrunden. Dass dabei Helden von gestern auf die Gegenwart treffen, ist das Salz im Informations-Potpourri der IAA. Aktuelles Beispiel: Rüdiger Kirschstein (77), von 1977 bis 1991 als Günther Willers an der Seite von Franz Meersdonk (Manfred Krug) in der Kultserie „Auf Achse“ unterwegs. In der World of Heroes berichtet der Schauspiel-Trucker aus einer längst vergangenen Fernfahrerzeit. Die Abenteuer der Gegenwart schildert Christina Scheib, Lastwagenfahrerin und multimedial auf unterschiedlichen Informationskanälen der Transportneuzeit „auf Achse“.

New Mobility World, Pavillon 11b

DAIMLER

Früher stand er als Schüler am Fließband von Mercedes-Benz in Sindelfingen – jetzt steht er mit seinem Saxophon auf der Event-Bühne von Mercedes-Benz: Lars Stoermer kam nach der Schule in Sindelfingen zum Musikstudium nach Hannover. Heute spielt er als freier Berufsmusiker, unter anderem in seinem Lars Stoermer Quartett. Mit der Band „Wir sind Helden“ trat er von 2005 bis 2008 auf großen Rockfestivals in Deutschland sowie auf mehreren Tourneen durch Europa auf.

Halle 14/15

Stolzer Besitzer: Thomas Jansen, Kundenberater Iveco West, übergibt den Schlüssel symbolisch an Sali Ajdini (Mitte), gemeinsam mit Christian Sulser (re.), Leiter schwere Nutzfahrzeuge Iveco Magirus AG.

IVECO

Der Truck als Konzertsaal

Die Ajdini Spedition & Logistik in Herten hat sich zu ihrem 10-jährigen Jubiläum einen Stralis der Extraklasse gegönnt. Der sorgte bei einem Soundcheck anlässlich der Übergabe für einen beachtlichen Menschenauflauf. Kein Wunder: Der Stralis XP mit 570 PS-Motor wurde komplett entkernt und dann von dem Veredler Werk45.de über zwei Monate von zwei Umbauspezialisten gestylt. Sie verbauten üppige 90 Meter Alcantara auf 1,54 Meter Breite, bauten gleich vier Verstärker und zwölf Lautsprecher ein, die satte 5.000 Watt Musikleistung produzieren. Eine Mikrowelle in der Rückkonsole und eine Senseo Espressomaschine daneben versüßen dem Fahrer den Alltag weiter. Ajdini ist in den letzten Jahren auf 40 Fahrzeuge angewachsen. Die erste Fahrt gönnt sich Sali Ajdini selber: Er tourt nach Frankreich.

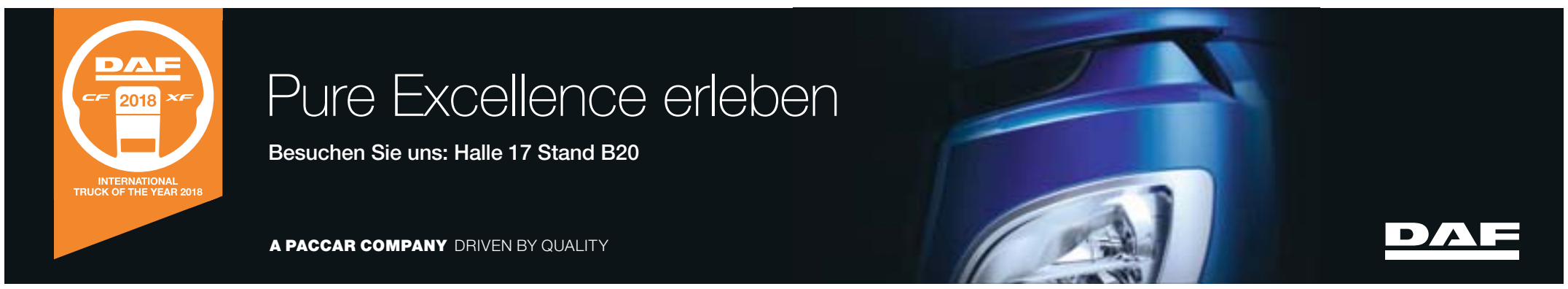
Halle 17, Stand 06 und Freigelände H95 und K93

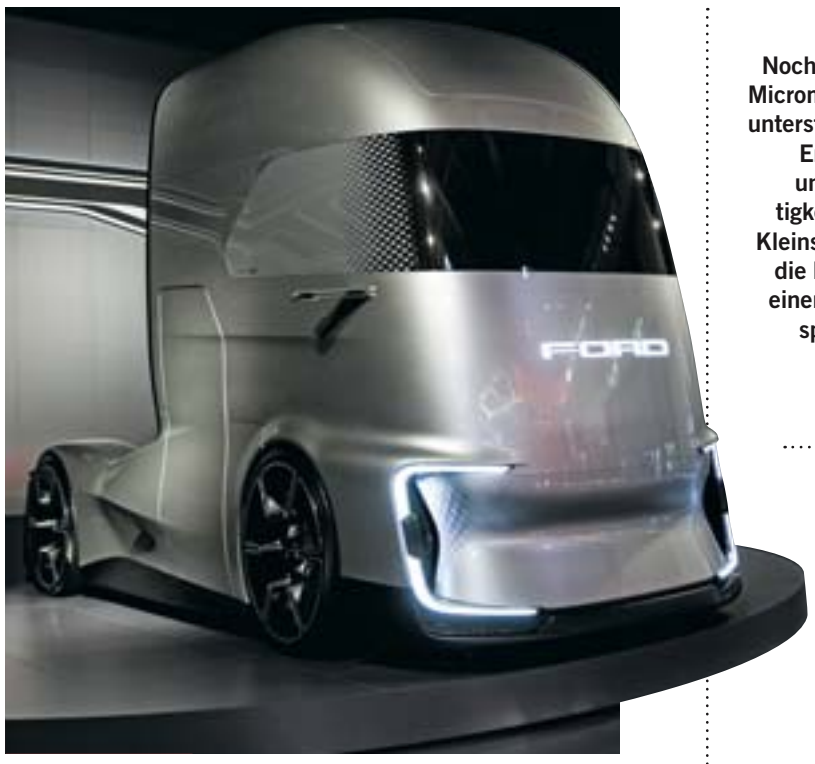
SCANIA

Deutscher Reisemeister

Fast 14 Meter lang, fast vier hoch – der neue Mannschaftsbus der KSV Holstein ist ein Schmuckstück und ein echter Hingucker. Der nördlichste Zweitligist kann den komfortablen Bus bestens brauchen: Er sieht sich als „Reisemeister“ der Liga. Deshalb entschlossen sich Verein und Sponsor, einen Bus zu konzipieren, der Spielern und Trainern auf ihren langen Trips ein Optimum an Regeneration ermöglicht. Jetzt wurde der „Scania Interlink“ auf der IAA an Wolfgang Schwenke, Kaufmännischer Geschäftsführer der „Störche“ (3.v.li.), überreicht. Ein weiterer Meilenstein in der Partnerschaft mit dem in Eckernförde ansässigen Familienunternehmen „SE-Reisen“, das Kerstin Bügler seit knapp zwei Jahrzehnten in vierter Generation führt, wie der Verein schreibt.

Halle 12, Stand C22 und Freigelände R66





Neben dem Ford Truck der F-Max-Reihe, der viele neugierige Fragen provozierte, wann der schicke Lkw denn nach Deutschland käme, zog vor allem eine futuristische Studie F-Vision die Blicke auf sich. Bei dem dauert die Serieneinführung allerdings noch ein bisschen länger. Träumen davon kann man aber schon heute, auf der Messe.

Halle 17, Stand A23

CITKAR

Noch ein Beitrag aus dem wachsenden Bereich der Micromobilität: Der Citkar Loadster ist ein elektrisch unterstütztes Lasten-Vierrad für die urbane Logistik. Er schlägt technisch eine Brücke zwischen Pkw und E-Bike und soll dem Fahrer volle Wetterfestigkeit bieten und zudem so tragfähig sein wie ein Kleinsttransporter: Von 300 Kilogramm Nutzlast ist die Rede. Das Fahrzeug ist in ersten Pilottests bei einem Online-Versender sowie bei einem Feinkostspezialisten – und zu Probefahrten auf der IAA!

Pav. 11, EG C303

HIAB LADEKRAN-WM

Fingerspitzengefühl gefragt – bei der dritten Hiab Ladekran-WM treten die besten Kranführer aus 15 Nationen an. Gegen die Zeit wird ein Parcours absolviert, die Teilnehmer müssen Schnelligkeit und Feinmotorik beweisen, wenn die Funktionen des Krans voll ausgereizt werden. Der Gewinner Andreas Öhmann aus Schweden erhielt 20.000 Euro Startkapital für die Anschaffung eines Hiab-Krans sowie einen Reisegutschein über 5.000 Euro – und natürlich der Titel des Ladekran-Weltmeisters 2018.

Freigelände, Stand L66

MESSE-STIMMEN

„Wir freuen uns über das Foto mit den Trucker Babes und nehmen es als klasse Erinnerung an die IAA mit nach Hause.“ **Mathias von Twistern**, **Mario Walter** und **Jens Vöge**, Spedition Jens Vöge GmbH

„IAA ist einfach Pflicht. Seit 20 Jahren hole ich mir hier regelmäßig die neuesten Fakten, besonders zur Motortechnik. Und zur Ladungssicherung, das ist sehr wichtig in meinem Job als Fahrer eines 56-Tonnen-Tiefladers.“

Ben Seifert, Fahrer eines Volvo FH 16-750, Transport Pfeil, Isernhagen

„It’s great to see all the connected solutions and the trend to safe and green technology.“

Nils Gjerstad, Senior Communication Manager, Hiab Germany GmbH

„Auf die IAA bin ich neugierig wie eine Freilaufkatze.“

Edda Lutsch, Besucherin

FOTO: D. FUND

Mit einem Scherz hat Michael Luz (l.) seinen Auftraggeber Lütfi Günes wieder einmal zu einer lustigen Pose überredet.

MERCEDES-BENZ VANS

Wie wirtschaftlich, ansprechend und begehrenswert ihre Vans sind, hat die Marke Mercedes-Benz schon oft betont. Deshalb hat sich Diplom-Betriebswirt (FH) Lütfi Günes, Manager Event Marketing Fairs, Sponsoring, Events bei der Daimler AG, für die Gestaltung der Van-Lounge auf der IAA Nutzfahrzeuge etwas ganz Anderes überlegt. Er beauftragte den Stuttgarter Künstler und Illustrator Michael Luz damit, sich zu dem Begriff „Van“ lustige und verblüffende Assoziationen einfallen zu lassen und sie zeichnerisch umzusetzen.

So lieferte der Künstler 21 Zeichnungen, von denen ein Dutzend ausgestellt wurde. Ein Van spielt dabei immer eine zentrale Rolle. Die Titel reichten zum Beispiel von der „Bussi Bussi Gesellschaft“ über „Gott liebt Daimler“ und die „Invantur“ über die „Sonnenvanfeier“ mit drei grillenden Vans bis nach „Vanedig“. Michael Luz zeichnet solche Motive täglich und stellt seit Jahren jeden Tag eine „Tagesilluztration“ auf seine Homepage. Den „absoluten Van-Sinn“ will er jetzt nach und nach auch dort veröffentlichen.

HELLA Technologie mit Weitblick

präsentiert:

Innovation of the Day

Das Beste aus zwei Welten

Elting Metalltechnik und der Komponentenhersteller Wihag stellen auf der IAA-Nutzfahrzeuge erstmals einen serienreifen Curtainsider in Aluminiumbauweise vor, der auf einem VarioFRAME-Unterbau mit integrierter VarioSAVE-Ladungssicherung von Elting basiert. Der vorgestellte Nutzfahrzeugaufbau bringe ein hohes Maß an Variabilität mit: Die VarioFRAME-Bodengruppe sei für alle Chassis anbindbar, egal ob Motorwagen, Fahrgestell oder Fremdhilfsrahmen. Das Ladungssicherungssystem, das eine formschlüssige Sicherung der Ware auf der gesamten Ladefläche mittels Steckrungen ermöglicht, kann für verschiedene Anwendungen kundenspezifisch ausgelegt werden. Alternativ hierzu kann auch die Zurrschiene Vario-O mittig in der Ladefläche verbaut werden und das alles in Schraubbauweise. Der Endkunde könne den Aufbau nach seinen Wünschen konfigurieren. Der Fahrzeugbauer muss den Bausatz nur noch zusammenschrauben. Das gelte auch für den Fall eines Unfalls- oder Rangierschadens: Durch die modulare Schraubbauweise können betroffene Portale rasch eins zu eins ausgetauscht werden, ohne den Korrosionsschutz anzutasten.

FOTO: ELTING

Zusammenarbeit: Elting und Wihag zeigen einen Curtainsider in Aluminiumbauweise.

Halle 26, Stand B21

Ausgedämpft – Luftfeder ersetzt Ölhydraulik

SAF-HOLLAND Innovatives aus dem Hardware-Sektor bildet beim Spezialisten für Achsen- und Sattelkupplungen einen Schwerpunkt auf der IAA.

Auf Achse: Mit dem Medium Luft spart SAF-Holland künftig massiv an Gewicht und reduziert die Wartung.

Beinahe wie bei Bentley oder Maybach: SAF-Holland schafft den hydraulischen Dämpfer ab. Mittelfristig jedenfalls. In technischer Analogie zur automobilen Luxus- und Oberklasse überträgt der Spezialist für Trailer-Achsen die Funktionen Federn und Dämpfen in Zukunft allein dem Medium Luft. Mit reichlich Vorteilen: „Weniger Gewicht, weniger Wartungsbedarf, keine Öl-Leckagen“, bringt Markus Heuser, Vice President Global Marketing Communications bei SAF-Holland, drei wesentliche Vorteile auf den Punkt.

Zusammen mit weiteren technischen Fortentwicklungen, die vor allem das permanent vom Markt geforderte Streben nach stabilem Leichtbau in die Serie umsetzen, kann die neue Dämpfer-Luftfeder in einem typischen Trailer-Trio-Aggregat bis zu 75 kg zusätzliche Nutzlast generieren. „In einem Tanksattelzug macht das ein Plus von 90 Litern Frachtvolumen“, rechnet Heuser vor.

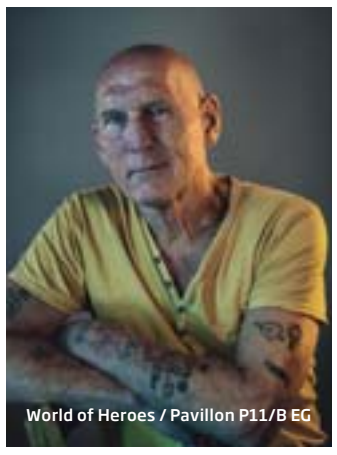
Gibt Adaptive Air Damping einen Ausblick auf die drastisch vereinfachte, leichtere und zudem umweltfreundliche, weil von jeglichen Öl-Leckagen konventioneller Hydraulik-Dämpfer befreite, Standard-Trailer-Achse in zwei oder drei Jahren, wirken andere SAF-Innovationen unmittelbar. So realisiert SAF mit neuem Radkopf-Design einen Gewichtsvorteil von vier Kilogramm pro Achse, „zunächst bei unserer Zehn-Tonnen-Achse, aber in Kürze natürlich auch im stückzahlstarken Neun-Tonnen-Bereich der INTRA-DISC plus INTEGRAL“, sagt Heuser.

Dass SAF-Holland beachtliche Vorzeige-Fortschritte bei den mechanischen Komponenten erzielt hat, wird auf dem IAA-Stand deutlich. Dass Elektrik, Elektronik und Vernetzung zugleich einen breiten Raum in der seriennahen Entwicklung bei SAF-Holland einnehmen, bleibt Besuchern keinesfalls verborgen. Im Gegenteil. Mit einem Eyecatcher ersten Ranges, einem „E-Smart-Sattelschlepper“, demonstriert das Unternehmen, wie man einen Sattelanhänger hochautomatisiert an- und wieder abkoppeln kann. Ebenfalls unübersehbar springt einem die Achs-Integration elektrischer Komponenten, wie einem Generator zur Energierückgewinnung oder einer elektrischen Kombimaschine, die sowohl antreiben als auch rekuperieren kann, ins Auge.

Digitales gefällig: SAF liefert. Der Nutzfahrzeugzulieferer setzt künftig auf multimedialen Service mit einer neuen Augmented-Reality-Anwendung. Der intelligente Speech Assistant unterstützt die Interaktion zwischen Anwender und Produkt über Sprache. Die Fleet Service Plattform CONNECT+ erleichtert zukünftig die frühzeitige Fehlererkennung und -behebung.

Halle 26, Stand A06

Anzeige


World of Heroes / Pavillon P11/B EG

Digitale Hilfe für Dispo und Fahrer

DAKO Zur IAA überrascht der IT-Spezialist mit der komplett überarbeiteten Version 6.0 der hauseigenen Transportmanagement-Plattform TachoWeb und mit neuen Apps.

Mit neuem Design und deutlich optimierter Menüführung hebt Dako beim TachoWeb 6.0 die Bedienfreundlichkeit auf ein neues Level. Für schnelleren und besseren Zugang zu den Funktionen, hat der Jenaer IT-Spezialist die neue Version mit verbesserter Nutzeroberfläche entwickelt. Ein Beispiel für die verbesserte Nutzerführung sind intelligente Tabellen mit individualisierten Filterfunktionen. Weitere Neuerungen in den Funktionen: Das System bietet jetzt einen Auftragspool, der das Tourenmanagement weiter automatisiert. „Die Problematik, die hier adressiert wird, kennen viele Disponenten. Kommen einzelne Aufträge kurzfristig neu hinzu, lässt sich in den meisten Fällen nicht sofort eine passende Tour finden“, beschreibt Dako-Geschäftsführer Thomas Becker. Häufig würden solche Aufträge aus Zeitdruck in eine Tour eingegliedert, ohne die Wirtschaftlichkeit beachten zu können. „Mit dem Auftragspool lassen sich Einzelaufträge direkt aus der Karte per Drag & Drop oder aus dem Adressbuch anlegen, mit Lieferfenster versehen und sammeln“, erklärt der IT-Fachmann. Auf Knopfdruck verteilt das System die gesammelten Aufträge automatisch auf passende, bereits vorhandenen Touren. Eine Liste zeigt den wirtschaftlichsten Vorschlag.

Darüber hinaus bindet das IT-Unternehmen mit den Apps DAKO dispo und der neuen Fahrer-App DAKO drive mobile Endgeräte in ihre Transportmanagement-Plattformen ein. Mit der Fahrer-App behalten Fahrer selbst ihre Lenk-und Ruhezeiten im Blick, um Lenkzeitverstöße und Bußgelder zu vermeiden. Auch die Auftragsbearbeitung soll einfacher werden, dank Funktionen wie digitaler Signatur oder Fotodokumentation. Fahrer erhalten so Angaben zu ihren Touren, die Aufgaben, die vor Ort zu erledigen sind, und Warnungen, wenn sie die Servicezeit beim Kunden überschreiten. Alle gesammelten Daten kann der Disponent direkt auf der Webplattform einsehen.

In der App DAKO dispo können Fuhrparkverantwortliche Tour-Fortschritt, Prognosen zur Ankunftszeit und Status der Auftragsbearbeitung mobil abrufen. Die App kommuniziert mit dem Transportmanagementsystem und bildet Abweichungen vom Tourplan ab. Dank der Warnfunktionen erhalten Disponenten Nachricht, wenn Verspätungen drohen. Auch die Lenkzeiten der Fahrer stehen mobil zur Verfügung. Bei Ausfällen lassen sich Ersatzfahrer direkt in der App finden und einer Tour zuordnen.

Halle 25, Stand C43

Besser vernetzt: Software-Spezialist Dako legt seine Webplattform neu auf und erleichtert so den Alltag.

ZWISCHENFAZIT BERNARD KRONE

Gelebte Kundennähe

Die IAA Nutzfahrzeuge in Hannover ist einer der wichtigsten Termine der Branche. Das Motto dieser Leitmesse für Nutzfahrzeuge, Transport und Logistikmobilität lautet ‚Driving tomorrow‘: So stellen wir natürlich in Halle 27 und im Außengelände nicht nur bewährte Komponenten, sondern auch innovative Produkte und überzeugende digitale Lösungen vor, die den Transport der Zukunft mitprägen werden. Die Besucherzahlen zeigen uns, dass ein deutliches Interesse an unserer Industrie besteht. Unser Messestand war in den ersten Tagen sehr stark frequentiert und wir konnten Kunden aus ganz Europa begrüßen, die natürlich auch Ihre Aufträge bei uns platziert haben. Neben der Trailertechnik waren besonders unsere Serviceleistungen sowie die maßgeschneiderten Telematiklösungen gefragt.
Jeden Tag arbeiten die Mitglieder des VDA daran, unseren Kunden ein starker Partner zu sein, ihnen eine hervorragende Produktqualität zu bieten sowie Innovationen zu entwickeln und voranzutreiben. Dazu müssen wir als Familienunternehmen ganz nah ran: an unsere Kunden, um deren Anforderungen und Bedürfnisse zu verstehen, und an unsere spezialisierten Partner und Dienstleister, um höchste Qualität zu gewährleisten. Wir nennen das ‚Clever Connections‘ – die enge Vernetzung aller Stakeholder. Dies gelingt natürlich hervorragend auf solch einer herausragenden Nutzfahrzeugmesse.

Ein City-Stromer weist den Weg

MAN Er ist leise, er beschleunigt wie ein Sportwagen und lässt sich so leicht entern wie ein Niederflur-Bus. Die Studie CitE zeigt, wie ein Liefer-Lkw in naher Zukunft aussehen könnte.

So muss er sein, ein Lkw für den Verteilerverkehr der Zukunft.

Stefan Ludwig fährt „sein Baby“ lieber selbst. Der MAN-Produkt-Manager hat den CitE maßgeblich mitentwickelt und ist verständlicherweise ziemlich stolz auf seinen 15-Tonner-Stromer. Der Ein- und Ausstieg ist zwar von beiden Seiten her möglich, über die Beifahrer-Seite fällt er aber wirklich leicht: Die Schwing-Schiebetür öffnet Bus-like mit einem leisen Surren und beansprucht nur minimalen Verkehrsraum.

Vom Beifahrerplatz, der ab hier den Einstieg normalerweise empfindlich verengt, merkt man hier nichts: Die Sitzfläche klappt automatisch weg, die Lehne stört dann nicht weiter. Das Innere wirkt futuristisch: Digitale Armaturen leuchten dezent in blau, über der Mittelkonsole ein Slot fürs Tablet – endlich ist das Ding mal aufgeräumt und per USB-Kabel auch ladbar. Das ganze Armaturenbrett ist praktisch eine mit Leuchtdioden dezent illuminierte Ablage, zwischen den Sitzen mit Platz für eine Kühlbox.

Die Beschleunigung des City-Lkw ist in der Tat beeindruckend. Aber auch wie exakt er aufs Fahrpedal reagiert: so lässt sich wirklich zentimetergenau rangieren. Im Gegensatz zu dem zweiten Prototyp, der auf dem Messestand in der Halle steht, hat dieses Testfahrzeug anstatt der Mirror-Cams noch richtige Außenspiegel. Sie sitzen tief, tiefer als die Augenhöhe der außenstehenden Passanten. Der Blick nach rechts in den toten Winkel fällt durch die großen Fensterflächen der Schwingtür – da bleibt beim Abbiegen kein Radfahrer ungesehen.

Wie bei den meisten E-Fahrzeugen ist die Geräuschkulisse am Fahrerplatz ausgesprochen leise. Weil kein Dieselmotor mehr brummt und vibriert, dringen zuvor nie wahrgenommene Geräusche dafür umso prominenter ins Bewusstsein: Man hört plötzlich die Abrollgeräusche der Reifen, nur ganz dezent das Summen des Motors. Kein Zweifel: nach diesem Arbeitsgerät würde sich jeder City-Trucker die Finger lecken. Leichter Ein- und Ausstieg, Topp-Rundumsicht und Manövrier-Sicherheit durch Birdview-Kameratechnik, ein Fahrerplatz, wie man ihn sich wünscht: Hoffentlich bald kaufbar.

Fahrer Stefan Ludwig führt den Future-Verteiler gern vor.

Freigelände südlich CC

ERLEBNISWELT IAA

Einsteigen, losfahren, ausprobieren

„Ich will das Automatikgetriebe und ganz allgemein die Fahrerkabine einmal testen“, sagt Hans Sachs. Im Informationsgespräch bei Scania in Halle 12 wurde der selbstfahrende Unternehmer auf die Möglichkeit einer Probefahrt hingewiesen – und ließ sich gleich einen Termin geben. Jetzt will er in den Kipper einsteigen und mit einer Fahrt um das Messegelände ausprobieren, wie gut er ohne Schaltgetriebe zurechtkommt.
Im Außengelände zwischen den Messeeingängen West 1 und West 2 stellen Ford, Iveco, MAN und Scania dafür einige Modelle ihrer aktuellen Produktpalette zur Verfügung: Sattelzüge, Zugmaschinen, Kipper, Reisebusse und Vans. Insgesamt knapp 30 Nutzfahrzeuge können die Besucher auf den rund halbstündigen Touren unter Realbedingungen testen. 30 Slots stehen zwischen 9:00 und 16:30 Uhr zur Verfügung – und die werden über Tag von den Mitarbeitern auf den Messeständen durchweg auch vergeben. Die festen Zeitfenster entzerren den Zustrom der Probefahrer. Auf dem Beifahrersitz immer ein Fahrtrainer der Hersteller. „Wir unterrichten die Fahrer in ‚Schalterkunde‘ und machen sie mit den Besonderheiten der Fabrikate vertraut“, sagt Stefan Sachse, gelernter Kfz-Meister, Fahrlehrer und Werksfahrtrainer bei Scania, schmunzelnd. Neben ihm sitzt am Lenkrad des Sattelzugs mit der R 450 Zugmaschine Michael Fritsch. Der Berufskraftfahrer will „einmal eines der ganz neuen Modelle fahren“.
Bevor er sich hinter das Lenkrad setzen durfte, musste er im Service-Zelt von Scania natürlich seinen gültigen Lkw-Führerschein vorlegen und am Alkomat nachweisen, dass er nüchtern ist. Jetzt schließt Stefan Sachse die Tür, Michael Fritsch startet den Motor und bringt den Sattelzug langsam in Bewegung. Gekonnt löst der Berufsfahrer das Gespann aus der Parkposition und beschleunigt es sachte. Ein Routinier – auch in der neuen Fahrerkabine. Im Vorbeifahren noch ein kurzes Winken und schon rollen Truck und Trailer davon.

Außengelände westlich von Halle 27

Breite Palette: Knapp 30 Lkw und Busse stehen Besuchern für Testfahrten bereit.

Anzeige

WORLD OF HEROES

Besuchen Sie uns in der **New Mobility World/ Pavillon P11/B EG.**

worldofheroes.com

ERLEBNISWELT IAA

Innovative Fahrzeuge und Technik live

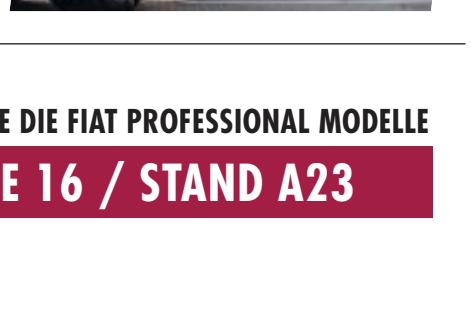
Die New Mobility World Live bietet den Besuchern Action pur und Informationen über die neuesten Nutzfahrzeuge, Services und Assistenzsysteme. Auf der Open-Air-Demonstrationsfläche mit der Größe eines Fußballfeldes können die Besucher zwischen den Hallen 17, 22, 24 und 26 die Fahrzeuge und Ausstattungen im Echtbetrieb erleben. In dynamischen Fahrvorführungen wird dort von 9:00 bis 18:00 Uhr gezeigt, wie die Aussteller die Trendthemen der IAA in praxisgerechte Lösungen umsetzen. Im Halbstundentakt mit wechselnden Attraktionen werden unter anderem digitale Lösungen für Rangieraufgaben und neueste Techniken zur Frachtsicherung, die Wirkungsweisen von Lkw-Sicherheits- und Fahrerassistenzsystemen oder Innovationen für die Kühllogistik vorgestellt. Die Vorführungen erscheinen zudem auf einem großen LED-Bildschirm. Moderatoren erläutern die Besonderheiten und Ausstattungsmerkmale auf Deutsch und Englisch. Bei ausgewählten Demonstrationen dürfen die Besucher sogar im Fahrerhaus mitfahren oder die Systeme selbst testen.

Open-Air-Demonstrationsfläche

Der E-Wiesel von Kamag unterstreicht seinen Ruf als Trendsetter in der Hof-Logistik.

Messebesucher verfolgen aufmerksam die kommentierten Vorführungen.

Der 40-t-Kühltrailer-Lkw von Aldi Süd fährt mit Elektroantrieb.


Der aufliegende Silo von Kässbohrer bietet vollautomatisierte Entleerung.

ENTDECKEN SIE DIE FIAT PROFESSIONAL MODELLE

HALLE 16 / STAND A23

Z. B. DEN FIAT TALENTO ALS EASY ANGEBOT FÜR GEWERBLICHE KUNDEN **AB 15.990 € NETTO.**[1] ODER FÜR **198 € IM MONAT LEASEN.**[2] INKLUSIVE 4 JAHRE FIAT PROFESSIONAL GARANTIE.[3,4]

FIAT PROFESSIONAL
PROFIS WIE SIE

[1] UPE des Herstellers i. H. v. 23.430,00 € abzgl. Fiat Professional- und Händler-Bonus i. H. v. 7.440,00 €, zzgl. MwSt. und Überführungskosten, für den Fiat Talento Kastenwagen Business L1H1 1.6 MultiJet 70 kW (95 PS) (Version 296.10A.0). Nachlass, keine Barauszahlung.
[2] Ein unverbindliches Leasingbeispiel der FCA Bank Deutschland GmbH, Salzstraße 138, 74076 Heilbronn, für Gewerbekunden, für den Fiat Talento Kastenwagen Business L1H1 1.6 MultiJet 70 kW (95 PS) (Version 296.10A.0) zzgl. MwSt. und Überführungskosten; 48 Monate Laufzeit, 40.000 km Gesamtlaufleistung, 198,00 € Monatsrate (exkl. MwSt.) inkl. GAP-Versicherung, ohne Leasingsonderzahlung.
[3] 2 Jahre Fahrzeuggarantie und 2 Jahre Funktionsgarantie „Maximum Care Flex 100“ der FCA Germany AG bis maximal 100.000 km gemäß deren Bedingungen. Optional als „Maximum Care Flex“ auf bis zu 250.000 km Gesamtlaufleistung und um das 5. Fahrzeugjahr erweiterbar. Gilt für die Modelle Fiat Ducato, Fiat Talento, Fiat Doblò Cargo und Fiat Fiorino.
[4] 3 Jahre Fahrzeuggarantie und 1 Jahr Funktionsgarantie „Maximum Care Flex 100“ der FCA Germany AG bis maximal 100.000 km gemäß deren Bedingungen. Optional als „Maximum Care Flex“ auf bis zu 250.000 km Gesamtlaufleistung und um das 5. Fahrzeugjahr erweiterbar. Gilt für den Fiat Fullback.
Angebot nur für gewerbliche Kunden, gültig für nicht bereits zugelassene Neufahrzeuge bis 30.09.2018. Nicht kombinierbar mit anderen Aktionen. Nur bei teilnehmenden Fiat Professional Partnern. Abbildung zeigt Sonderausstattung.

FCA BANK Deutschland | VEHICLE PROTECTION

„Es gibt immer Raum für Verbesserungen“

INTERVIEW Ron Borsboom, Direktor Produktentwicklung bei DAF Trucks, spricht über die Vorteile des Platooning und erklärt, wann vollelektrische Lkw Sinn machen und weshalb mitunter die Hybridtechnologie überlegen ist.

Herr Borsboom, DAF feierte dieses Jahr sein 90-jähriges Bestehen. Man hat die Feierlichkeiten auch genutzt, um den Entwicklungsstand zum Beispiel beim Platooning eindrucksvoll auf der Teststrecke zu demonstrieren. Wie geht es in Sachen Platooning weiter? Hat diese Art des Windschatten-Fahrens überhaupt eine Chance im dichten, mitteleuropäischen Verkehr?

Ron Borsboom: Als Unternehmen und als Hersteller haben wir die Pflicht, alles in unserer Macht Stehende zu tun, um den Straßenverkehr noch sauberer und sicherer zu machen, und deshalb muss ein breites Spektrum von Technologien erforscht werden. Truck Platooning ist eine davon und meiner Meinung nach eine sehr vielversprechende, mit dem Potenzial, für die im Windschatten fahrenden Fahrzeuge den Kraftstoffverbrauch um zehn Prozent zu senken und damit auch den CO_2-Ausstoß zu reduzieren – und immer noch eine Ersparnis von acht Prozent für das Führungsfahrzeug zu realisieren. Platooning wird im Ruhrgebiet zur Hauptverkehrszeit wahrscheinlich keinen Sinn machen, aber wenn man sich die Karte des ganzen Landes und einen kompletten Tag ansieht, gibt es viele Routen und Zeitfenster, in denen diese hochmoderne Technologie ihre Vorteile ausspielen kann. DAF gehört sicherlich zu den europäischen Spitzenreitern in der Entwicklung des Truck Platooning. Das zeigt sich auch darin, dass DAF vom britischen Verkehrsministerium ausgewählt wurde, an einem zweijährigen Lkw-Platooning-Testprojekt auf öffentlichen Straßen teilzunehmen. Darüber hinaus hat am 1. Juni das sogenannte Ensemble-Projekt begonnen, bei dem alle europäischen Lkw-Hersteller an der Entwicklung, Erprobung und Bewertung des Mehrmarken-Platooning teilnehmen.

Das zweite große Thema waren zwei DAF-Trucks mit Hybrid-Antrieb. Mittlerweile entwickelt DAF gerade mit dem Partner VDL einen rein elektrisch angetriebenen Sattelzug für die Warenverteilung. Wie sehen die Eckdaten dieses Fahrzeugs aus?

Tatsächlich befindet sich der CF Electric in der Entwicklung für den Einsatz in städtischen Gebieten, zum Beispiel zur Belieferung von Supermärkten, wo höhere Nutzlasten erforderlich sind und Ein- und Zwei-Achs-Sattelauflieger den Standard darstellen. Diese Technologie bietet eine Antwort auf lokale innerstädtische Anforderungen wie emissionsfreies Fahren und geräuscharmen Betrieb in den Abendstunden und wird in Zukunft zur Reduzierung des globalen CO_2-Ausstoßes beitragen. Dabei handelt es sich um eine 4x2-Sattelzugmaschine für bis zu 37 Tonnen Gesamtzuggewicht, die für den vollelektrischen Betrieb die E-Power-Technologie von VDL einsetzt. Das Herzstück des intelligenten Antriebsstrangs ist der Elektromotor mit 210 kW Dauer- und 240 kW Spitzenleistung. Die Lithium-Ionen-Akkus haben eine Gesamtkapazität von 170 kWh und ermöglichen dem CF Electric eine Reichweite von cirka 100 Kilometern. Das Schnellladen der Batterien dauert nur 30 Minuten – was beim Be- und Entladen im Verteilzentrum oder am Lieferort möglich ist und daher gut in die typischen Abläufe der Supermarktbelieferung passt. Die ersten CF Elektro-Trucks werden noch in diesem Jahr bei ausgewählten Kunden in den Feldtestbetrieb gehen. Wir sind bereit, die E-Trucks einzuführen, sobald der Markt dazu bereit ist – was mit den gesetzlichen Anforderungen, der Entwicklung der Batterietechnologie und der wirtschaftlichen Machbarkeit zusammenhängt. Eins ist auf jeden Fall klar: DAF bringt den CF Electric und andere E-Trucks nur dann auf den Markt, wenn Qualität und Leistung gleich oder besser sind als die unserer Diesel-Lkw. Die Messlatte liegt also hoch!

Der Bushersteller VDL ist ja ein bekannter Anbieter von Elektro-Bussen und hat große Erfahrung mit E-Antrieben. Man kann sich wohl keinen kompetenteren Partner wünschen. Dennoch: Warum entwickelt DAF für die nahe Zukunft nicht einen eigenen E-Antrieb in dieser Größenordnung?

Wir sind sehr zufrieden mit der Zusammenarbeit mit der VDL Groep, die bereits seit langem besteht: DAF liefert VDL-Busmotoren und VDL ist ein anerkannter Lieferant für alle Arten von Produktionsmaterialien. Darüber hinaus verfügt die VDL Groep über Erfahrung und Expertise nicht nur in der Elektrifizierung von Antriebssträngen, sondern auch bei Ladestationen. Das ist ein wichtiger Punkt, denn die Herausforderung besteht darin, das Aufladen perfekt in den täglichen Betrieb des Kunden zu integrieren. Effektive Reichweite und Produktivität gehen verloren, wenn zusätzliche Kilometer zur Ladestation gefahren werden müssen – das Aufladen muss dort erfolgen, wo der Truck sowieso hält. Die Verwendung von Batterien als Energieträger zur Unterstützung der Elektrifizierung kann als Brücke zu Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologien angesehen werden, die noch mindestens zehn Jahre brauchen, bis sie einsatzreif sind. Um alles für eine noch sauberere Umwelt, insbesondere in den Städten, zu tun und die von der EU festgelegten zukünftigen CO_2-Grenzwerte einzuhalten, ist die Elektrifizierung ein notwendiger und guter Schritt, der eine Reihe von Lösungen für die Herausforderungen im Transportbereich bietet.

FOTO: DAF

> „Wir sind bereit, die E-Trucks einzuführen, sobald der Markt dazu bereit ist.“
>
> **Ron Borsboom, Direktor Produktentwicklung bei DAF Trucks**

Bereits auf der IAA 2014 zeigte DAF leichte Lkw der LF-Reihe als Hybrid- und Elektro-Versionen. Ist der leichte Verteiler-Lkw bis 18 Tonnen nicht eher ein lohnendes Objekt für den reinen Elektro-Antrieb auf Akku-Basis?

Ja, das stimmt. Auf der IAA hat DAF mehr als eine zukünftige Lösung mit einem elektrifizierten Antriebsstrang präsentiert. Wenn es um die Elektrifizierung geht, gibt es einfach keine Lösung von der Stange. Wir brauchen vollelektrische Fahrzeuge für leichte und mittelschwere Lkw, die immer oder hauptsächlich in städtischen Gebieten unterwegs sind. Diese reinen Elektrofahrzeuge sollten einen Arbeitszyklus haben, der ein häufiges Laden an Ladestationen ermöglicht, die wiederum gut in diesen Arbeitszyklus integriert sind. Mittlere und schwere Lkw, die täglich viele Kilometer fahren, meist außerhalb von Ballungsgebieten eingesetzt werden, aber bei der Einfahrt in Städte hohe, beziehungsweise Null-Emissions-Anforderungen erfüllen müssen, werden von Plug-in-Hybridlösungen optimal profitieren. Der Dieselmotor ermöglicht eine breite Fahrzeugpalette auf regionalen, nationalen und internationalen Straßen, während der Elektromotor die Möglichkeit bietet, in städtischen Gebieten emissionsfrei zu fahren.

Neben dem Mitte diesen Jahres vorgestellten CF Electric haben wir daher auch verschiedene Alternativen im Fokus beziehungsweise in der Entwicklung – zusätzlich zu unseren großartigen dieselbetriebenen LF-, CF- und XF-Baureihen. Dieselantriebe sind nach wie vor effizient, sauber, langlebig und zuverlässig und bieten einen hervorragenden Restwert. Die Infrastruktur in jedem wichtigen Markt ist ausgezeichnet, und keine andere Technologie schneidet besser ab, wenn es um niedrigste Betriebskosten geht – ein wesentlicher Beitrag zur Rentabilität des Kunden. Allerdings ist das vielleicht nicht der wichtigste Punkt, wenn ein Kunde einfach in einen E-Truck investieren muss, um Zugang zur Stadt zu erhalten.

Lassen Sie uns noch weiter auf der Zeitleiste in Richtung Zukunft schauen: Autonomes Fahren ist in aller Munde. Wo sehen Sie als Produktentwickler und Visionär den Lkw in, sagen wir, zehn 10 bis 15 Jahren?

Vollautonomes Fahren ist noch ein gutes Stück zu weit weg. Diese Technologie muss erst noch weiterentwickelt werden, um ihre Zuverlässigkeit unter allen möglichen Umständen zu beweisen, und darüber hinaus wird sie von Brüssel noch nicht zugelassen. Wenn Truck Platooning auf öffentlichen Straßen Realität wird – und das wird sicherlich noch drei bis vier Jahre dauern –, wird trotzdem ein Fahrer an Bord sein, und das wird unserer Meinung nach auch noch einige Zeit so bleiben. Man kann es mit einem Flugzeug vergleichen. Das ist in der Lage, per Autopilot zu fliegen, aber dabei ist immer ein Pilot an Bord. Der Lkw-Fahrer wird in Zukunft eine vergleichbare Rolle einnehmen. Er oder sie wird sich mit Platoons verbinden und sich aus ihnen lösen, die Systeme überprüfen und vor allem und in erster Linie den Truck in den vielen, vielen Situationen, in denen eine volle Autonomie nicht möglich ist, sicher und wirtschaftlich steuern.

Bei DAF sagen wir: Es gibt immer Raum für Verbesserungen. Und morgen sollten wir noch besser sein als heute. Das gilt auch für die Lkw-Entwicklung: Noch sauberer durch weitere Optimierung des Dieselmotors, Einführung alternativer Antriebe und Erforschung der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie. Noch sicherer durch fortschrittliche Fahrerassistenzsysteme, die ebenfalls zu einer optimalen Effizienz beitragen und für die wir über Online- und Funkdienste die Konnektivität ausbauen. Es ist eine herausfordernde, aber wunderbare Welt, in der wir arbeiten, mit vielen Möglichkeiten. Und diese Möglichkeiten sollten auch genutzt werden. Für mich ist es kaum zu verstehen, dass nicht alle EU-Mitglieder die EcoCombis begrüßen. Unglaublich. Mehr Last hinter dem Motor – ein größerer Schritt in Richtung CO_2-Reduktion ist kaum möglich! Und was ist mit der neuen Gesetzgebung in Bezug auf Maße Gewichte und Längen, die uns mehr Freiheiten einräumt, die Aerodynamik weiter zu verbessern, einerseits für einen deutlich verringerten Kraftstoffverbrauch und damit reduzierten CO_2-Ausstoß und andererseits für ein wesentlich besseres Sichtfeld für mehr Sicherheit. Warum wird damit gewartet?

„Wir spielen mit offenen Karten“

INTERVIEW Till Oberwörder, Leiter Daimler Buses und Vorsitzender der Geschäftsführung der EvoBus GmbH, setzt bei Stadtbussen auf Elektromobilität. Gleichwohl werden konventionelle Antriebe weiterhin eine wichtige Rolle spielen.

FOTO: DAIMLER

Der Mercedes-Benz eCitaro erlebt auf der IAA seine Weltpremiere. Was hat er zu bieten, das andere am Markt verfügbare Elektrobusse nicht bieten können?

Till Oberwörder: Der neue eCitaro hebt sich durch zahlreiche Punkte ab. Herausragend ist sein einzigartiges Thermomanagement, das für höchste Energieeffizienz und damit maximale Reichweite sorgt – ein ganz entscheidendes Plus für Verkehrsbetriebe. Unsere Entwickler haben den eCitaro bis ins Detail optimiert. Dazu gehörten Extremtests des Fahrzeugs sowie auch Tests der Lade-Infrastruktur. Weiteres Plus des eCitaro ist sein modulares Konzept für Batterie und Ladesysteme, mit dem eine große Bandbreite an verschiedenen Kundenanforderungen abgedeckt werden kann – und das bei einem vergleichsweise niedrigen Gewicht des eCitaro und einer ausgewogenen Gewichtsverteilung. Beides zusammen sichert eine maximale Fahrgastzahl mit bis zu 88 Plätzen. Denken Sie auch an unser einzigartiges eMobility-System: Wir betten den eCitaro in ein umfassendes Dienstleistungspaket von der anfänglichen Beratung bis zum Service für den Betreiber ein. Zum Beispiel bieten wir unseren Kunden maßgeschneiderte Wartungsverträge und Garantieleistungen an. Der eCitaro ist viel mehr als nur ein Stadtbus.

Wie sieht der Zeitplan für die Serienfertigung und die ersten Kundenauslieferungen aus?

Wir starten nach der sehr intensiven Erprobungsphase des eCitaro mit der Serienfertigung und den Auslieferungen wie angekündigt noch in diesem Jahr. Die bereits vorliegenden Aufträge zeigen die hohe Akzeptanz des neuen eCitaro bei unseren Kunden.

Im Vorfeld der IAA hat Mercedes-Benz bereits ein Batterie-Upgrade und eine Modellversion mit Brennstoffzelle als Range-Extender angekündigt. Können Sie Näheres dazu erzählen?

Wir spielen gegenüber unseren Kunden und der Öffentlichkeit mit offenen Karten, denn unser Fahrplan steht. Bereits jetzt deckt der eCitaro rund ein Drittel aller Streckenanforderungen ab. Mit der nächsten Batteriegeneration in zwei Jahren sind es bereits 50 Prozent. Dann ist auch ein Batterie-Upgrade möglich. Gleichzeitig werden wir den eCitaro als Weltpremiere alternativ mit Feststoffbatterien anbieten. Kurz darauf folgt zusätzlich die Brennstoffzelle als Range-Extender. Damit deckt der eCitaro dann annähernd 1:1 sämtliche Streckenanforderungen der Verkehrsbetriebe ab.

Wie schätzen Sie die Entwicklung der Elektromobilität im deutschen und europäischen ÖPNV in den nächsten zehn Jahren ein?

Sie kennen unsere Aussage, dass im Jahr 2030 unserer Meinung nach etwa 70 Prozent der Stadtbusbestellungen in Europa auf elektrisch angetriebene Busse entfallen werden. Mit dem eCitaro und seinen schnellen Entwicklungsschritten können wir dies deutlich beschleunigen und die Emissionen in Ballungsgebieten schnell reduzieren.

> „2030 werden etwa 70 Prozent der Stadtbusbestellungen in Europa auf elektrisch angetriebene Busse entfallen.“
>
> **Till Oberwörder, Leiter Daimler Buses und Vorsitzender der Geschäftsführung der EvoBus GmbH**

Neben dem eCitaro: Welche Messepremieren und sonstigen Highlights gibt es auf dem Daimler-Stand zu sehen?

Es gibt eine Vielzahl Neuheiten in allen Segmenten. Zum Thema Sicherheit gehen wir bei unseren Reisebussen mit dem Notbremsassistenten Active Brake Assist 4 in Serie. Der Preventive Brake Assist ist der erste aktive Bremsassistent für Stadtbusse. Und mit Blick auf aktuelle Diskussionen: Wir bieten mit dem Sideguard Assist als erster Bushersteller einen Abbiege-Assistenten für unsere Stadt- und Reisebusse an. Aber nicht nur Sicherheit ist bei uns ein wichtiges Thema. Als Full-Line-Anbieter entwickeln wir unsere Produkte immer weiter.

Die Einführung des neuen Mercedes-Benz Sprinter ist die Basis für eine komplett neue Generation der erfolgreichen Minibusse mit Stern – darunter der neue Sprinter City 75 für den Stadtbusverkehr mit einzigartiger Technik. Neben Elektromobilität vernachlässigen wir auch den Dieselantrieb nicht. Der Citaro hybrid spart Sprit und rechnet sich, die Reisebusse vom Mercedes-Benz Tourismo bis zum faszinierenden Doppelstockbus von Setra erreichen dank herausragender Aerodynamik nachweislich einen sehr geringen Kraftstoffverbrauch. Mit Omniplus Uptime erhöht ein neuer vorausschauender Service mit Echtzeitkontrolle der wesentlichen Fahrzeugsysteme die Verfügbarkeit nochmals spürbar. Ich lade alle IAA-Besucher ein, sich bei uns in Halle 14/15 von diesen und weiteren Innovationen zu überzeugen.

Welche Ziele haben Sie sich als neuer Leiter von Daimler Buses für Ihre Amtszeit gesetzt? Wo wollen Sie Schwerpunkte setzen?

Daimler Buses ist dank seiner Topmannschaft und einer jungen Fahrzeugflotte hervorragend aufgestellt. Aber wir werden uns darauf bestimmt nicht ausruhen. Für uns steht ganz klar der Kundennutzen im Mittelpunkt, ihn werden wir mit weiteren Innovationen noch weiter ausbauen. Wir werden unseren Kunden alles bieten, was sie für einen zuverlässigen, wirtschaftlichen und sicheren Einsatz benötigen. Deshalb fahren wir beim Antrieb zum Beispiel zweigleisig und entwickeln sowohl den konventionellen Antrieb als auch den elektrischen Antrieb unter Hochdruck weiter – lassen Sie sich überraschen!

[1]Nur in Verbindung mit Beifahrerdoppelsitzbank, optional für Selection und Edition, nicht verfügbar für Doppelkabine. [2]Das System ist zwischen 5 km/h und 85 km/h aktiv. Um bei einem möglichen Unfall die Aufprallgeschwindigkeit zu reduzieren, bremst das System das Fahrzeug zwischen 5 km/h und 30 km/h mit einer Bremskraft von bis zu 0,9 g ab. Zwischen 30 km/h und 85 km/h reduziert das System die Aufprallgeschwindigkeit um maximal 22 km/h. Über diese Schwelle hinaus muss der Fahrer selbstständig bremsen, um die Geschwindigkeit noch weiter zu verringern. Der Geschwindigkeitsbereich, in dem die Automatische Gefahrenbremsung mit Fußgängererkennung aktiv ist, ist abhängig vom erfassten Hindernis (Hindernis in Bewegung: 5–85 km/h; fest stehendes Hindernis: 5–80 km/h; Fußgänger: 5–60 km/h). Das System kann jederzeit vom Fahrer aktiviert oder deaktiviert werden. [3]Optional. Abb. zeigt Sonderausstattung.

Neuauflage: Spier hat für die jüngste Version des Zustellfahrzeugs den Sprinter als Basis genommen und stark modifiziert.

SPIER

Mehr Durchblick beim Liefern

Der Steinheimer Auf- und Ausbauspezialist Spier baut auf den neuen Sprinter und präsentiert seine Neuauflage des Zustellfahrzeugs namens P45+. Die dabei eingesetzten Sandwich-Elemente sollen durch ihre leichte, aber dennoch hoch belastbare Ausführung Gewicht und damit Kraftstoff sparen. Dass neue Integralfahrzeug ist für 3,5 t ausgelegt und wurde zudem darauf ausgerichtet, Anpassungen für alternative Antriebsarten zu ermöglichen. Zugleich sieht es modulare Erweiterungsmöglichkeiten vor. Deshalb wurde schon in der Entwurfsphase eine Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichtes auf bis zu 4,1 t vorgesehen und das Aufbaukonzept durch Mercedes-Benz geprüft und genehmigt.
Darüber hinaus wartet das Paketfahrzeug mit einer Vielzahl an Ergonomie- sowie Lade- und Sicherheitsvorteilen auf. Dazu zählen etwa die zusätzlichen Glasflächen auf der Beifahrerseite, die eine deutlich verbesserte Sicht auf andere Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer und Fußgänger ermöglichen. Ein klappbarer Sitz auf der Beifahrerseite erleichtert die Bewegung im Fahrzeuginnenraum. Breite Schiebetüren vereinfachen den Einstieg vorne und den Durchgang zum Laderaum. Das leicht isolierte Fahrzeugdach sorgt in Verbindung mit ebenfalls isolierten Seitenwänden und Boden für ein verbessertes Temperaturniveau im Frachtraum. Üblich ist das integrierte Regalsystem mit Sicherungskante. Am Heck tragen die zweiflügelige Hecktür und der gefederte Hecktritt zu optimierten Arbeitsabläufen und der Minimierung von Fahrzeugbeschädigungen bei.

Halle 27, Stand E32

LAST-MILE-TEAM

Boxenstopp an der Haustür

Individuelle Lösungen, ganzheitliches Konzept – mit diesem Ansatz entwickeln Thomas Geßner und Holger Kriegsmann unter dem Logo Last-Mile-Team Ladungsträger und Zustellfahrzeuge auf Pedelec-Basis. Auf der IAA präsentieren die Fahrzeugbauer ihre jüngste Entwicklung: Ein Pedelec-Lastenrad mit integriertem Scherenhub-System nebst Last-Mile-Box. Das Containersystem wird vom Last-Mile-Team nach kundenindividuellen Vorgaben gefertigt. Auch temperaturgeführte Anwendungen sind möglich. „Einzig die Grundfläche ist mit den Maßen einer Europalette definiert“, so Kriegsmann. Die höhenverstellbare Ladefläche des Lastenrades gewährleistet einfache Be- und Entladung, die Akku-Unterstützung einen mühelosen Transport und die rollfähige Box eine Zustellung selbst in engsten Gassen. Überdies ist der Container als MicroHUB-System konzipiert und kann bei den Empfängern als Kleinstlager fungieren. Das Paletten-Grundmaß bietet zudem Optionen für eine durchgängige Einbindung in Logistikketten mit traditionellen Lager- und Transportsystemen.

Halle 13, Stand G40

Tragfähig auf die letzte Meile: Fahrzeugbauer Geßner und sein Last-Mile-Team entwickelten ein schweres Cargobike mit Box im Palettenformat.

ALUCA

Ein E-Lastenrad als Sattelzug

Auch der Alu-Ausbauspezialist aus dem Schwäbischen macht sich Gedanken über emissionsarme Lösungen für die City-Logistik. In einer konzerninternen Kooperation innerhalb der Pon-Gruppe, der neben Aluca auch der Fahrradhersteller Gazelle angehört, entstand ein E-Lastenquad der Superlative. Das professionelle Gefährt ist modular aufgebaut und kann sowohl solo als auch als Gespann genutzt werden. Die Alu-Box-Aufbauten entsprechen dem Standardpalettenmaß 80 auf 120 cm, sie sind jeweils mit 140 kg beladbar. Das Gesamtgewicht des Cargo-Bike-Gespanns beträgt 400 kg, die Nutzlast liegt bei 280 kg. „Wir wollten das System komplett in die gängigen Logistiknormen einfügen, sodass die Boxen in einen Transporter ebenso passen wie auf unseren Trailer“, erklärt Alexander Diehl am Stand auf der Messe. Mit Rollen versehen, lassen sich die Container so einfach von der Seite auf die Schienen auf dem Bike-Rahmen schieben oder von dort seitlich respektive vom Heck in einen Van.
Für Tretunterstützung sorgt ein bewährter Bosch-Mittelmotor in Kombination mit einer stufenlosen NuVinci-Schaltung.
Ansonsten hat der Hersteller auf dem attraktiv gestalteten Stand zahlreiche seiner Ausbauten präsentiert, etwa in einem nahezu vollausgestatteten Mercedes-Benz Vito.

Aluca überrascht mit einem konzernintern entwickelten E-Cargobike, das bis 280 Kilo transportieren soll.

Halle 13, Stand C57

VOLGABUS

Der russische Bushersteller plant seine Aktivitäten in Mitteleuropa zu verstärken. Der Einstieg soll vor allem mit dem Niederflur-Elektrobus City Rhythm-12E gelingen, der zum Kampfpreis ab 350.000 Euro angeboten wird, wie das Unternehmen in Hannover verkündet. Produziert wird er im hochmodernen neuen E-Bus-Werk in Wladimir, 200 km östlich von Moskau, wo 43 Industrieroboter in der Montage eingesetzt werden. Die Lithium-Eisenphosphat-Batterien des Stromers besitzen einer Kapazität von 300 kWh (davon 240 kWh nutzbar).

Halle 11, Stand G26

Schwedisches Reise-Doppel

VOLVO Neben dem 7900er-Elektrohybrid samt Ladestation präsentiert Volvo auf der IAA erstmals öffentlich seine neue Reisebusgeneration mit den Modellen 9700 und 9900.

Deutlich sticht das Z-Shape-Design beim 9900er hervor.

Um die Überschlagnorm ECE R66.02 künftig zu erfüllen, war Volvo gezwungen, die Reisebusmodelle 9700 und 9900 technisch anzupassen. Herausgekommen sind zwei völlig neue Fahrzeuge, die mit den Vorgängern nur noch wenig gemein haben. „Die Änderungen betreffen sämtliche Aspekte und erstrecken sich vom strukturellen Aufbau der Fahrzeuge über die Fahreigenschaften bis hin zu einem völlig neuen Design mit einer modernen Formensprache“, betont daher auch Håkan Agnevall, Präsident der Volvo Bus Corporation. „Dies ist eine neue Plattform für Reisebusse, die auf dem ganzheitlich ausgelegten Konzept der Integralbauweise basieren.“ Das heißt, es wird nun nicht mehr auf einem Fahrgestell aufgebaut.

Da ist zunächst der 9700 – ein klassisches Modell für den Economy-Bereich. Es gibt ihn in den Ausführungen „Select“ und „Supreme“. Er wirkt solide und durchdacht, aber auch ein wenig bieder. Deutlich interessanter erscheint das Design des um 20 cm höheren Bruders 9900, der Luxusausführung. Sein Z-Shape-Design und die Theaterbestuhlung heben ihn deutlich aus der Masse vergleichbarer Reisebusmodelle heraus. Hier ist alles etwas edler als beim 9700er, beispielsweise in Form von Chromleisten im Cockpit oder des zweifarbigen Lenkrads. Die Produktion für den 9700er ist gerade angelaufen. Der 9900er folgt dann Anfang Dezember.

Halle 17, Stand A05

Digital statt analog

CONTINENTAL Elektronische Schalterfelder statt mechanischer Schalter, übersichtliche Displays statt analoger Anzeigen: Das bietet der modulare Fahrerarbeitsplatz (mFAP) für Stadt- und Überlandbusse.

Das Besondere ist die Kombination aus bis zu drei Displays mit zwei frei konfigurierbaren Bedienfeldern. In der Basisausstattung zeigt das voll programmierbare 12,3“-TFT-Display als zentrale Einheit verschiedene Kombiinstrumente und Informationen wie Kamerabilder an. Es wird von den Bedienfeldern rechts und links des Lenkrades ergänzt. Wo beim Fahrbetrieb die Geschwindigkeit, der Ladestand oder die Navigation angezeigt werden, sind beim Haltestellenbetrieb die Türkameras und andere, dann relevante Informationen zu sehen. Beim Rückwärtsfahren oder für Rundumkamerasysteme kann das Display als Monitor genutzt werden und macht einen Extrabildschirm überflüssig. Erste Einheiten werden bereits an Bushersteller ausgeliefert, Anfang 2019 beginnt die Serienproduktion. IAA-Besucher können dies live erleben und an einem originalgetreuen Exponat Platz nehmen.

Halle 17, Stand B11/A06

FOTO: CONTINENTAL

Das voll programmierbare 12,3“-TFT-Display MultiViu Professional 12 von Continental zeigt verschiedene Kombiinstrumente und Informationen wie Kamerabilder an.

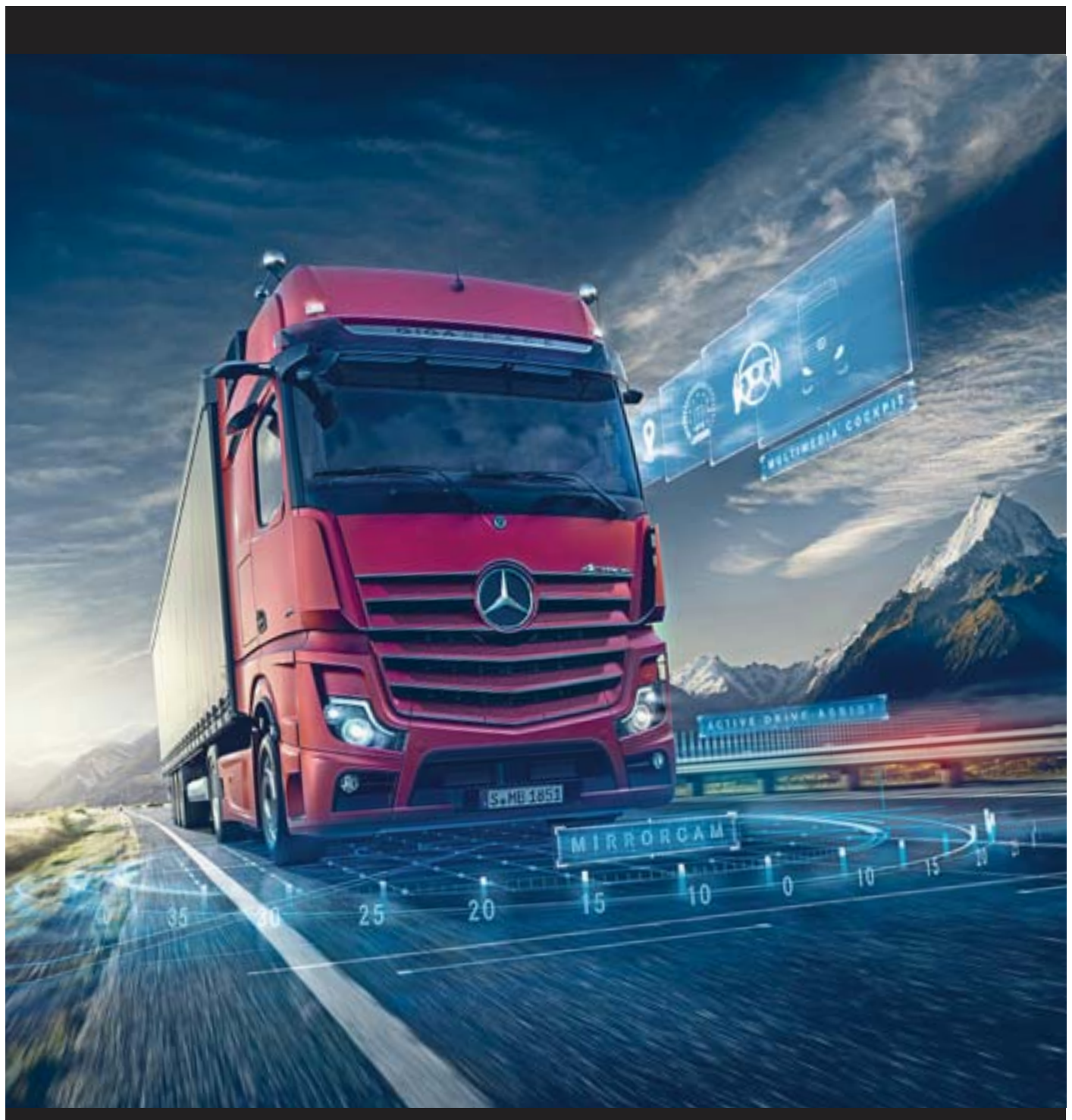
Impressum IAA aktuell

IAA aktuell ist die offizielle Messezeitung zur 67. IAA Nutzfahrzeuge vom Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA), erstellt von den Redaktionen busplaner, LOGISTRA, PROFI-Werkstatt, VISION mobility, Unterwegs auf der Autobahn und der Zeitung Transport aus dem HUSS-VERLAG.

Herausgeber:	Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) Behrenstraße 35, 10177 Berlin
Chefredaktion:	Eckehart Rotter (VDA), Johannes Reichel (HUSS-VERLAG)
Chef vom Dienst:	Torsten Buchholz
Redaktion:	Rainer Barck, Bert Brandenburg, Claus Bünnagel, Julian Kral, Martin Schachtner, Gregor Soller, Hans-Jürgen Wildhage
Fotos:	Richard Kienberger, Redaktion IAA aktuell, VDA
Schlussredaktion:	Tanja Schiefele, Anna Barbara Brüggmann, Martina Weyh
Übersetzung:	Thomas Cullen, English Language Service München
Grafik/Layout:	Ingemar Statnik, Karl-Heinz Bartl
E-Mail:	iaa.aktuell@huss-verlag.de
Projektleitung:	Bert Brandenburg (HUSS-VERLAG)
Anzeigen:	Michaela Pech (verantwortlich), Susanne Stephan, Eberhard Göhrum
Vertrieb:	Silvio Mende (verantwortlich)
Auflage:	täglich 20.000 Exemplare
Druck:	Dierichs Druck + Media GmbH & Co. KG Frankfurter Straße 168, 34121 Kassel
Verlag:	HUSS-VERLAG GmbH Joseph-Dollinger-Bogen 5, 80807 München Tel. +49 89/32391-0, www.huss-verlag.de
Geschäftsführung:	Christoph Huss, Bert Brandenburg, Rainer Langhammer

Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil dieser Publikation darf ohne vorherige schriftliche Genehmigung vervielfältigt werden. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder übernimmt der Verlag keine Haftung. Alle Angaben sind sorgfältig zusammengetragen und geprüft. Dennoch kann für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhalts keine Haftung übernommen werden.

www.iaa.de **@iaamesse** **facebook.com/IAAMesse**



Alle reden. Einer macht.
Der neue Actros.

Wir bringen die Zukunft auf die Straße – mit zahlreichen Innovationen, wie MirrorCam, Active Drive Assist, Multimedia Cockpit und Predictive Powertrain Control, die den Fernverkehr, so wie Sie ihn kennen, revolutionieren. All das können Sie live erleben – vom 20. bis 27.09.2018 in Hannover auf der IAA in Halle 14/15.
www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

Stadt-Stromer: Die Iveco-Bus-Schwestermarke Heuliez fährt elektrisch auf mit ihrem City-E-Bus.

Mit Strom und Erdgas

IVECO BUS/HEULIEZ CNH Industrial mit seinen Busmarken Heuliez und Iveco Bus ist mit zahlreichen alternativ angetriebenen Fahrzeugen auf der Messe.

Insgesamt 18 Nutzfahrzeuge sind inklusive Heuliez- und Lkw-Modellen auf dem Iveco-Stand auf der IAA zu sehen, allesamt mit alternativen Antrieben. Iveco Bus zeigt den neuen elektrischen Trolleybus Crealis mit einer auf ein Minimum reduzierten Bordbatterie. Dies bedeutet, dass er auf Teilstrecken ohne Oberleitung eingesetzt werden kann. Zudem setzt Iveco auch auf die Erdgaslösung und zeigt den Überlandbus Crossway Low Entry Natural Power. Dieses Fahrzeug mit Cursor-9-Motor besitzt eine Reichweite von bis zu 600 km. Für den Stadt- und Vorortverkehr präsentiert Iveco fünf Versionen des Daily Hi-Matic Natural Power, des ersten CNG-Fahrzeugs mit Acht-Gang-Automatikgetriebe, und einen Daily Electric Minibus. Pionier bei der Elektrifizierung ist im Busbereich von CNH Industrial die französische Iveco-Bus-Schwestermarke Heuliez. Darum ist am gemeinsamen Stand auch die 12 Meter lange, zweitürige elektrische Stadtbusversion GX zu sehen.

TSE TRAILER SYSTEM ENGINEERING
Halle 27 Stand F27
WWW.TSE-TRAILERSYSTEMS.DE

Halle 17, Stand B06

Mehr Power für Akkus

AKASOL Mehr Reichweite, längeres Leben, die Hessen treiben die Batterieentwicklung vehement voran.

Dazu zählt beispielsweise das Batteriesystem Akasystem 16 AKM POC mit bis zu 7.000 möglichen Vollzyklen. Mit ihm lässt sich Bremsenergie von Trailerachsen in Kühlfahrzeugen zwischenspeichern – ein hochaktuelles Thema. Entwickelt haben es die Darmstädter für SAF-Holland. Es ermöglicht fast geräuschloses Ausladen, da der Klimakompressor dann aus der Batterie versorgt wird. Das Hochleistungsbatteriesystem mit Pouchzellen eignet sich auch für Verteiler- oder Baustellenfahrzeuge, die durch den Stop-and-Go-Betrieb häufig schnell viel Leistung aus den Batterien ziehen.

Akasol setzt daneben verstärkt auf Rundzellen im 2170er-Format von LG und Samsung mit hoher Energiedichte und Zyklenzahl. Anwendungen sieht CEO Sven Schulz nicht nur bei Lkw, sondern auch bei Überlandbussen auf Strecken mit eher gleichbleibender Geschwindigkeit. 2020 soll die Serienfertigung dieses Batteriesystems starten. Außerdem will man zeitgleich eine Fertigung in den USA aufzubauen. Der Schritt über den großen Teich soll helfen, die global agierenden Kunden wie Daimler, Volvo, Bombardier oder Alstom besser zu bedienen.

Zudem stehen zur Messe die neuen Speicher für den Stadtbus Mercedes-Benz eCitaro im Fokus. Im hessischen Langen startet im Herbst nicht nur die Serienfertigung der ersten Generation vom Typ Akasystem OEM. Bereits jetzt entwickelt man die zweite Generation der Li-Ionen-Batteriesysteme. Die werden im Jahr 2020 etwa 35 Prozent mehr Energie bieten, sind bis zu 300 kW schnellladefähig und wassergekühlt, für die Langlebigkeit entscheidend ist.

Halle 13, Stand F12

FOTO: DAIMLER AG

Quantensprung: 35 Prozent zulegen wird die Kapazität der zweiten NMC-Batteriegeneration von Akasol im Mercedes-Benz eCitaro.

FOTO: TEMSA

Türkisches Dreierpack

TEMSA Der türkische Bushersteller zeigt den Superhochdecker Maraton, den Reisemidi MD9 und den Elektrobus Avenue Electron.

Im Mittelpunkt der Präsentation steht der neue E-Bus Avenue Electron, der mittlerweile serienreif ist. „In Zeiten einer Smart Mobility müssen Umwelt und Nachhaltigkeit ins Zentrum der Produktions- und Investitionsbemühungen in der Fahrzeugindustrie rücken“, betont Temsa-CEO Hasan Yildirim. Er fügt hinzu, dass der Busbauer sich mit seinen Investitionen im Rahmen seiner Vision „Intelligente Mobilität“ als Technologieunternehmen verstehe und nicht als Industrieunternehmen mit Fokus auf dem Automobilbereich.

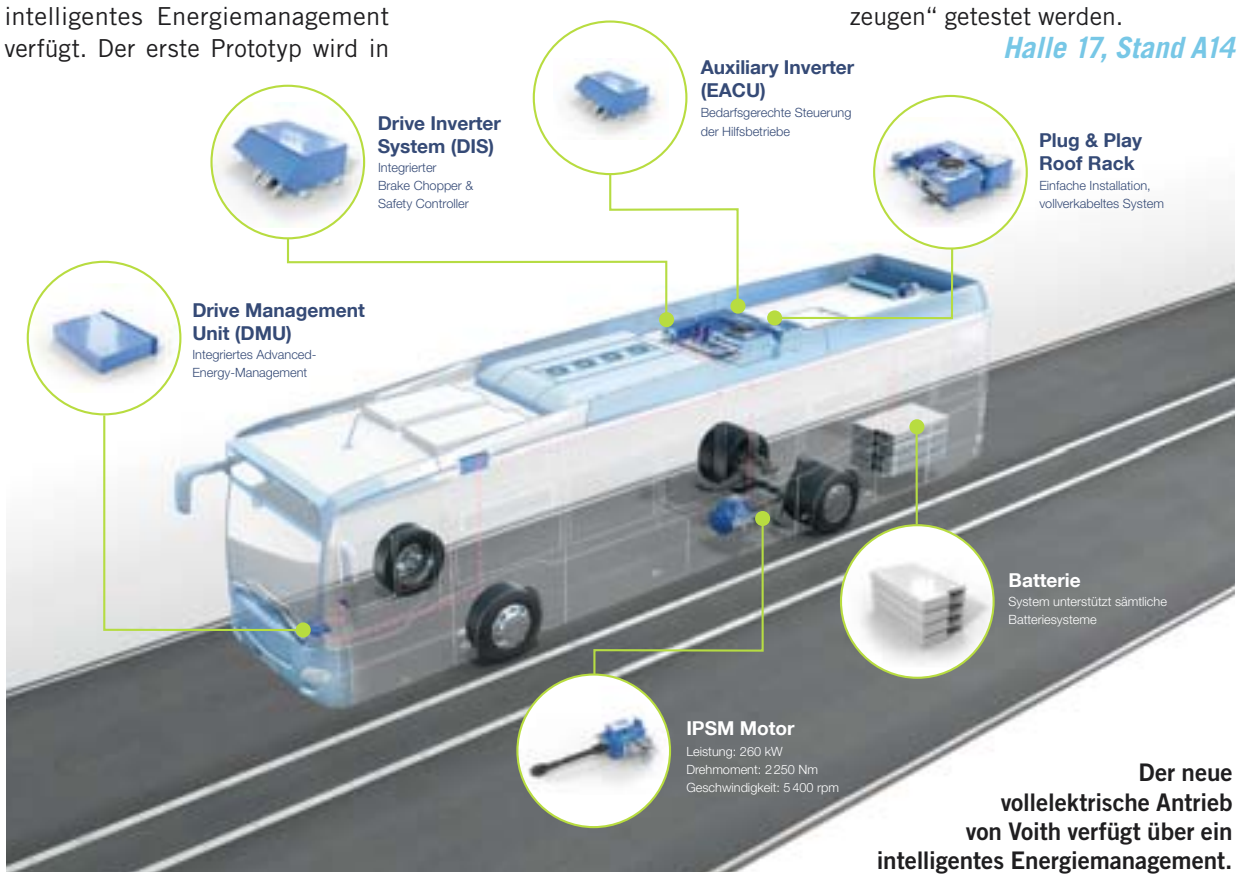
Halle 11, Stand E24

Maximierte Effizienz

VOITH Mit der Entwicklung eines einzigartigen und vollelektrischen Antriebs tritt der Systemhersteller in den wachsenden Markt für E-Mobilität ein.

Das elektrische Antriebssystem von Voith ist ein in sich abgestimmtes System, das durch sein geringes Gewicht sowie maximierte Effizienz überzeugt und zudem über ein intelligentes Energiemanagement verfügt. Der erste Prototyp wird in einen Solaris Urbino electric eingebaut, doch das Voith System lässt sich ohne Einschränkungen auch in Fahrzeuge anderer Hersteller integrieren. Das System bietet mit einem Drehmoment von 2.250 Nm und einer Leistung von 260 kW außergewöhnliche Fahrleistungen. Es kann im Rahmen der „Probefahrten mit elektrisch angetriebenen Nutzfahrzeugen“ getestet werden.

Halle 17, Stand A14



FOTO/GRAFIK: VOITH

Der neue vollelektrische Antrieb von Voith verfügt über ein intelligentes Energiemanagement.

Debütiert in Hannover: der Prototyp des vollelektrischen Lion‘s City E.

FOTO: MAN TRUCK & BUS

Mit mehreren Weltpremieren

MAN TRUCK & BUS Erstmals der Öffentlichkeit präsentiert werden der neue MAN Lion’s City mit Gasantrieb, der Prototyp eines Elektro-Busses sowie ein Minibus auf Basis des MAN TGE.

Nach der Premiere der neuen Stadtbusgeneration im Frühjahr wird der MAN Lion’s City in Hannover erstmals auch der breiteren Öffentlichkeit vorgestellt. Das Hybridmodul MAN EfficientHybrid spart durch die Nutzung von rückgewonnener Bremsenergie Kraftstoff ein. Zudem ermöglicht die Stopp-Start-Funktion flüsterleise und emissionsfreie Haltephasen. Neben dem neuen Smart-Edge-Design fällt der auf der IAA Nutzfahrzeuge gezeigte Zweiachser auch durch eine Neuerung an den Türen auf: Beleuchtete Türschließkanten zeigen in unterschiedlichen Farben das Öffnen und Schließen der Türen an.

Neben der Dieselversion wird die Stadtbusfamilie um alternative Antriebe ergänzt. Hierzu zeigt MAN Truck & Bus als Weltpremiere einen Stadtbus mit dem neuentwickelten Gasmotor als auch erstmalig einen Prototyp des vollelektrischen Lion‘s City E. Letzterer hebt sich durch ein leicht geändertes Design, das die Besonderheit des elektrischen Antriebs unterstreichen soll, optisch von seinem konventionellen Bruder auf dem Messestand ab. Insbesondere der Wegfall des Motorturms und die dadurch gewonnenen zusätzlichen Sitzplätze im Heck fallen ins Auge. Der vollelektrische Antriebsstrang leistet 160 bis maximal 270 kW. Durch drei elektrisch betriebene Türen gelangt man in den Innenraum des Solobusses, der mit 29 Sitzplätzen ausgeführt ist.

MAN präsentiert ebenfalls einen komplett neu entwickelten Gasmotor MAN E18 – optional mit MAN EfficientHybrid. Der gezeigte Gelenkbus demonstriert die fahrgastflussoptimierende Wirkung von innovativen, situativ beleuchteten Trennwänden und einem transluzenten Faltenbalg. Auf Stehplatzkapazität hin optimiert weist der Viertürer 39 Sitzplätze auf. Der neuentwickelte MAN E1856 LOH leistet 320 PS (235 kW) und nutzt ein Vier-Stufen-Automatikgetriebe.

Ebenfalls erstmals zu sehen ist ein Minibuss auf Basis des Transporters TGE. Am Messestand wird mit dem MAN TGE Intercity eine Überlandvariante mit 15 Fahrgastsitzen gezeigt. Der Zustieg erfolgt durch eine elektrische Schiebetür mit elektrischer Trittstufe. Eine serienmäßige Aufdach-Klimaanlage sorgt für stets angenehme Temperaturen. Zum Komfort für die Fahrgäste tragen zudem USB-Ladesteckdosen an den Seitenwänden und zusätzliche Lautsprecher bei. Der Minibus ist 7.391 Millimeter lang und verfügt über zahlreiche Assistenzsysteme wie den Notbremsassistent EBA, den Abstandsregeltempomat ACC, einen Seitenwindassistent und einen aktiven Spurhalteassistent. Unter der Motorhaube arbeitet ein Zwei-Liter-Motor mit 177 PS (130 kW), geschaltet wird manuell.

Halle 12, Stand B14

Thermomanagement für E-Busse

KONVEKTA Den Fokus ihrer Messepräsentation legt die Konvekta AG auf die Elektromobilität – mit der CO_2-Wärmepumpe 2.0.

Mit Hilfe dieses energieeffizienten Heizungs- und Klimasystems lässt sich die Reichweite von Elektrobussen deutlich erhöhen, beispielsweise kann ein Stadtbus in Mitteleuropa ganzjährig klimatisiert werden, ohne weitere Heizungskomponenten zu benötigen. Die erforderliche Energie wird aus der Umgebungsluft und durch die Energierückgewinnung wärmeerzeugender Komponenten gewonnen. Selbst bei sehr niedrigen Außentemperaturen bis -20° C arbeitet das System noch effektiv.

Sein Thermomanagement spart dabei circa Zweidrittel der bislang benötigten Energiemenge pro Jahr ein. Konvekta präsentiert zudem auf der IAA eine ganz neue und frische Linie. Die Klimaspezialisten aus dem hessischen Schwalmstadt haben mit dem Klimaanlagensystem Taurus eine zukunftsweisende Klimaanlagenserie entwickelt. Flottenbetreiber sparen nicht nur bares Geld, sondern profitieren auch von der Belastbarkeit des Systems. Die neue Exportklimaanlage ist speziell für Heißlandanwendungen mit Außentemperaturen bis 55° C entwickelt.

Ein Meilenstein in der Busklimatisierung – die CO_2-Wärmepumpe 2.0 von Konvekta.

FOTO: KONVEKTA AG

Halle 11, Stand D06

HS Schoch® präsentiert:

IAA-Lexikon

Internet der Dinge

Alles ist miteinander und zu jeder Zeit mit dem Internet verbunden und kommuniziert untereinander. Das ist das **Internet der Dinge** oder **Internet of Things (IoT)**. Erstmals 1999 wurde der Begriff von Kevin Ashton, einem britischen Technologie-Pionier, verwendet. Er bedeutet, dass vom Toaster bis zum Rasenmäher, vom Fahrzeug bis zum digitalen Bilderrahmen alle Gegenstände über das Internet vernetzt sind. Durch diese ständige **Vernetzung** werden dem Menschen Aufgaben abgenommen. Dabei kann sich der Anwendungsbereich von einer allgemeinen Informationsversorgung über automatische Bestellungen bis hin zu Warn- und Notfallfunktionen erstrecken.

Die **Automobilindustrie** ist einer der Vorreiter im Bereich IoT. Hierbei steht nicht nur der Einsatz in der Fertigung, sondern auch in Entwicklung und Logistik im Mittelpunkt. Doch das Internet der Dinge birgt auch Risiken. So ist neben der Cyberkriminalität das Thema Datenschutz immer wieder im Fokus.

Unabhängig von der Vorderachse

MOBIL ELEKTRONIK Das vom Nebenabtrieb des Dieselmotors unabhängige Hydraulik-Aggregat Power Pack eignet sich vor allem für Nachrüster.

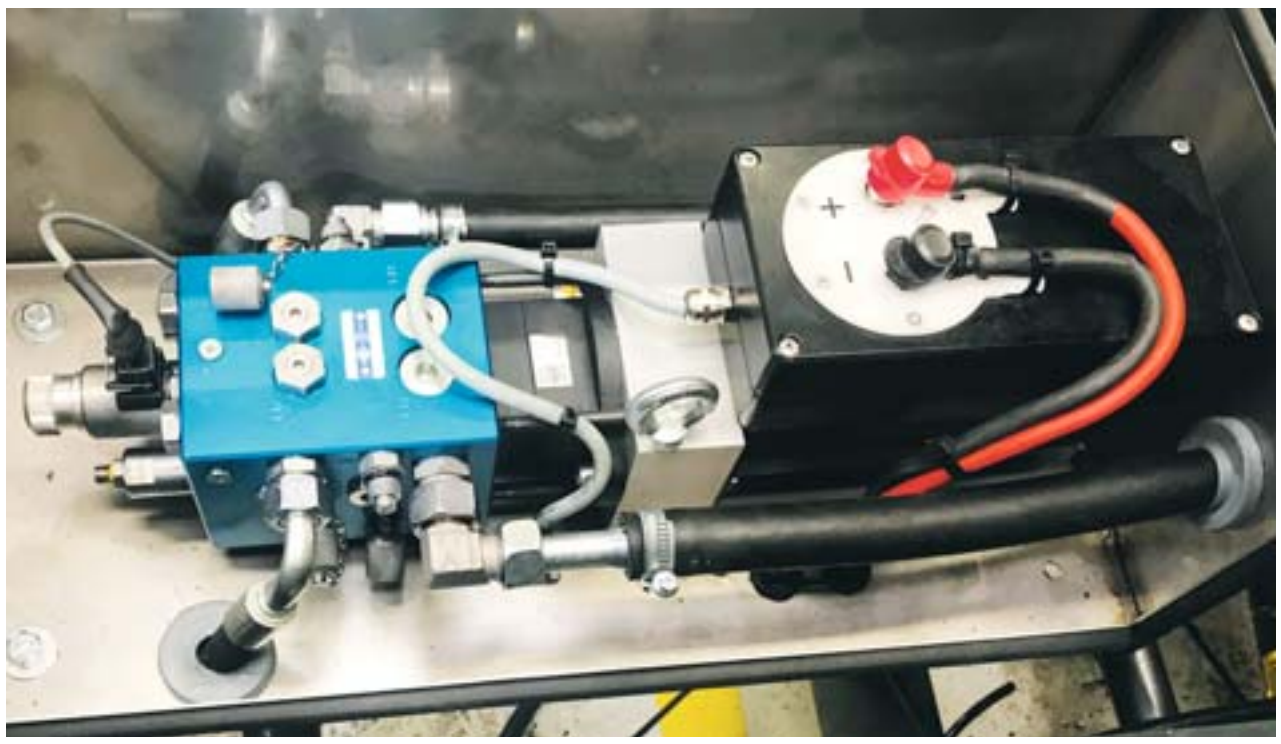


FOTO: MOBIL ELEKTRONIK

Das System lässt sich ohne großen Aufwand nachträglich installieren.

Mobil Elektronik nimmt damit den allgemeinen Trend einer vom Motor unabhängigen Hydraulikversorgung zur Lenkung der Hinterachse auf. In vielen seiner Ehl-Hilfslenksysteme sei das Aggregat bereits im Einsatz, teilt der Hersteller mit. Hauptvorteil einer vom Nebenabtrieb des Dieselmotors unabhängigen Hydraulikversorgung sei die Energieeinsparung. Ein synchroner Elektromotor, der nur dann Energie verbraucht, wenn Hydrauliköl tatsächlich benötigt wird weil die Hinterachse tatsächlich gelenkt wird, treibe die Hydraulikpumpe an, beschreibt Mobil Elektronik die Funktionsweise.

Beim Power Pack lässt sich der Hinterachslenkwinkel unabhängig von der Vorderachse einstellen. Zudem lässt sich der Lenkwinkel in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit reduzieren. Ist das Fahrzeug langsamer unterwegs, ist ein maximaler Lenkeinschlag möglich. Das soll die Manövrierfähigkeit verbessern. Bei höheren Geschwindigkeiten hingegen soll ein geringer Lenkeinschlag die Fahrstabilität verbessern. Ab einer definierten Schwelle wird die Achse auf die Mittelstellung geregelt und lenkt gar nicht mehr mit. Die Pumpe kann dann vollständig abgeschaltet werden. Vor allem bei langen Autobahnfahrten sind den Angaben zufolge damit gegenüber permanent laufenden Nabenabtrieben Kraftstoffeinsparung von etwa einem halben Liter pro 100 Kilometer realistisch. Die Geschwindigkeitsschwellen für die Lenkwinkelreduzierung und andere Eigenschaften werden über entsprechende Parameter eingestellt.

Mit Power Pack kann unabhängig vom Hersteller an fast jedes Fahrzeug ein Hilfslenksystem adaptiert werden. Somit ist das System insbesondere für kleine Fahrzeugbauer und -modifizierer interessant und wenn kein mechanischer Nebenabtrieb (PTO) für eine zusätzliche Hydraulikpumpe zur Verfügung steht.

Die Installation des Power Packs beschreibt der Hersteller als unkompliziert. Nach Einbau an den Rahmen des Fahrzeuges müssen nur noch die Leitungen zum Lenkzylinder, zum Tank und eine Signalleitung zum Lenkcomputer verlegt werden. Dank des integrierten Hydraulikblocks sind keine Leitungen zwischen Pumpe und Hydraulikblock notwendig. Das Power Pack kann direkt mit dem Lenkzylinder verbunden werden. Je nach Drehrichtung der Pumpe lenkt die Achse nach links oder nach rechts. Das spart nicht nur Verrohrung und Zeit, sondern reduziert auch die Anzahl der Kabel, da keine Proportionalventile mehr angesteuert werden müssen. Das Power Pack kann dort verbaut werden, wo Platz ist. Idealerweise nah an der zu lenkenden Achse.

Halle 13, Stand A52

Diagnose und Klimatechnik

WABCOWÜRTH Der Spezialist für Nutzfahrzeugdiagnose präsentiert unter anderem das Mehrmarken-Diagnosegerät W.Easy mit einer erweiterten Fehlerhilfe.

Auf den Ständen von Wabco und Würth präsentiert die Wabcowürth Workshop Services GmbH ein Joint Venture der Würth-Gruppe und der Wabco Holdings: das modular aufgebaute Mehrmarken-Diagnosegerät W.Easy, die die Wabco- und Haldex-Kompetenz in einer Gesamtlösung integriert, die eine individuelle Diagnoselösung aus Hardware, Software, Hotline und Training bietet. Eine Neuheit der W.Easy Diagnose ist die erweiterte Fehlerhilfe. Dem Anwender werden zusätzliche Fehlerinformationen geliefert, die zur Eingrenzung der Fehlerursache beitragen und damit die Reparatur und Wartung von Nutzfahrzeugen vereinfachen.

Neben der Nutzfahrzeugdiagnose umfasst das Produktportfolio auch Klimaservicegeräte. Hergestellt in einer eigenen Produktionsstätte in Italien, durchläuft jedes einzelne Klimaservicegerät eine Qualitätsprüfung. Mit der Coolius-Serie stehen verschiedene Klimaservicegeräte inklusive umfangreicher Servicekonzepte für Personenkraftwagen, Nutzfahrzeuge, Transporter, Busse, Agri-, Baustellen- und Schienenfahrzeuge zur Verfügung.

FOTO: WABCOWÜRTH

Das Klimaservicegerät Coolius gibt es für verschiedene Fahrzeugarten.

Halle 16, Stand B10 (Wabco)
Halle 13, Stand C42 (Würth)

JOSAM

Richtig kalibriert

Der Werkstattausrüster Josam Richttechnik zeigt Produktneuheiten für Achsmessung und die Justage von Fahrerassistenzsystemen. So bringt das schwedische Unternehmen das elektronische Achsmessgerät Josam cam-aligner mit nach Hannover. Das Gerät bietet eine kabellose Nutzung, die Kameras funken die Messdaten zur Achs- sowie Rahmenmessung an den Computer. Weiterer Pluspunkt laut Anbieter: Eine graphische Anwenderführung bietet hohen Messkomfort und reduziert die Messfehler. Der Ankündigung zufolge ist das Achsmesssystem um eine Kalibrierlösung für kamerabasierte Fahrerassistenzsysteme (FAS) erweiterbar. Mit Hilfe von Josam ACC alignment werden die Sensoren beispielsweise nach dem Tausch der Windschutzscheibe wieder angelernt. In Hannover präsentiert der Werkstattausrüster zudem Hydraulikwerkzeuge von Wallmek. Außerdem vermarktet das Unternehmen Produkte des italienischen Herstellers Cattini in Deutschland: Neben den Lkw-Wagenhebern der Marke Yak gibt es auf dem Messestand auch Hubvorrichtungen für Busse und landwirtschaftliche Fahrzeuge zu sehen, heißt es in einer Mitteilung.

Halle 23, Stand A31

Eingreifen, bevor es passiert

ADAC TRUCKSERVICE Die Pannenhilfeorganisation hat ihre digitalen Pannenprävention auf Zugmaschinen ausgeweitet.

FOTO: ADAC TRUCKSERVICE

Der ADAC Truckservice ist Spezialist für schnelle und gezielte Pannenhilfe.

Der ADAC Truckservice ergänzt sein Angebot: Nach Trailern, Kühlaggregaten und Reifen sollen künftig auch Zugmaschinen herstellerübergreifend und in Echtzeit auf einer Plattform fernüberwacht werden. Ausfälle durch Motorschäden, Elektrik- oder Elektronikdefekte und schwere Unfälle infolge defekter Bremsen und brennender Reifen ließen sich damit reduzieren und könnten bald sogar ganz der Vergangenheit angehören, erklärt der ADAC Truckservice.

Neu ist zudem der Prototyp einer neuen TomTom-Pannenhilfe-App. Sie soll ab Oktober von den TomTom-Bridge-Partnern in Flottenmanagementlösungen eingebunden und von Fahrern genutzt werden können, um Pannen direkt vom TomTom-Navigationsterminal aus zu melden.

Daneben zeigen die Spezialisten für die Pannenhilfe ihr gesamtes Leistungsportfolio, allen voran die Mobilitätsdienstleistungen für Nutzfahrzeugindustrie und Flottenbetreiber sowie den erst unlängst als modulares Festpreisangebot konzipierten Fahrzeugschutz für Lkw, Transporter, Auflieger, Anhänger und Busse. Das Paket beinhaltet jetzt ein Jahr lang die Organisationskosten für die Pannenhilfe in Europa und die Einsatzkosten am Pannenort. Darüber hinaus sind alle Abschleppungen in unterschiedlichen Gesamthöhen und bis zu vier Neureifen pro Jahr inklusive. Auch der Verlust von Fahrereigentum aus dem Cockpit ist abgedeckt. Ebenfalls in Hannover dabei ist das Secure-Truck-Parking-Konzept. Unternehmen können damit ihre Flächen auf Firmenarealen wirtschaftlich zweitnutzen und gleichzeitig etwas gegen den Lkw-Parkplatzmangel tun.

Halle 13, Stand E09

So niedrig wie noch nie!

CUMMINS Der Motorspezialist zeigt Entwicklungen, die zu niedrigen Stickoxid-(NOx)-Emissionen und einer Verringerung der CO_2-Bilanz beim Diesel führen.

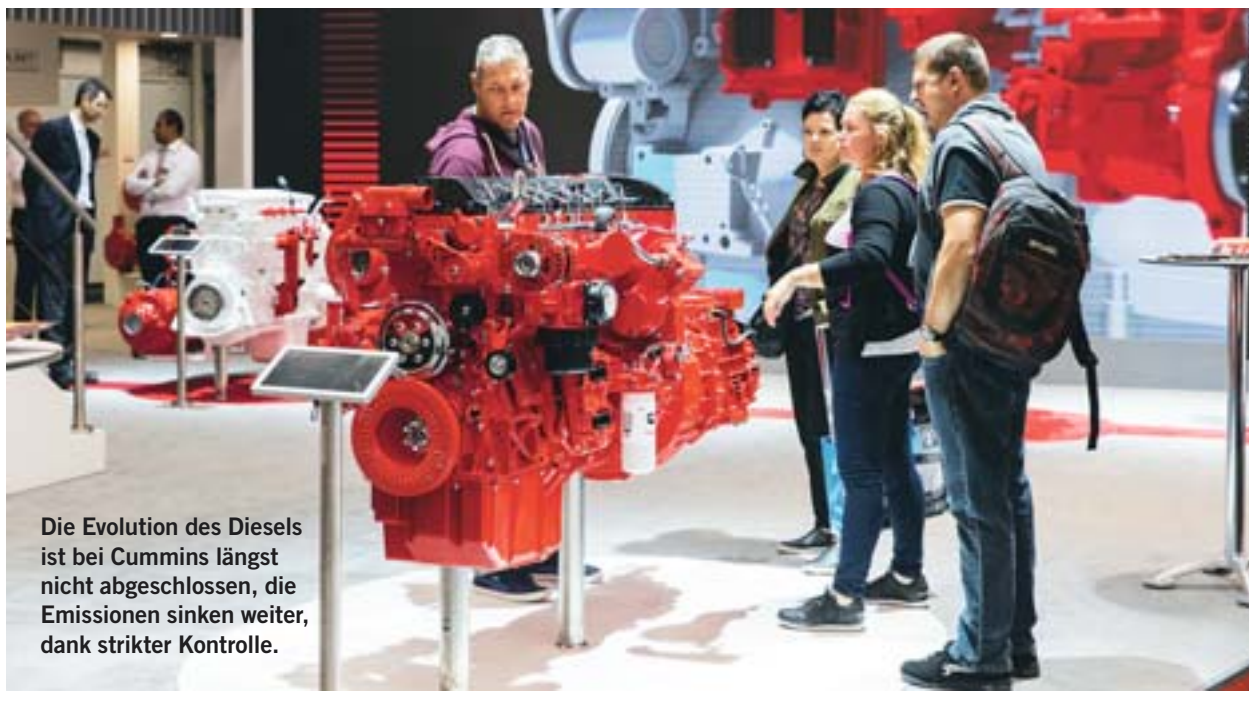
Die von Cummins präsentierte Technologie verfügt über ein Konzept für die Emissionskontrolle, das in der Lage ist, Emissionen auf ein Niveau zu senken, das man bisher für unerreichbar hielt – einschließlich einer möglichen Verschärfung der Euro-VII-Normen, die in den kommenden zehn Jahren erwartet wird. Zusammen mit den neuesten intelligenten Digitaltechnologien repräsentiert Cummins den nächsten Schritt bei der Evolution des Dieselmotors.

„Diese Innovation erlaubt eine weitere Verringerung der NOx- und PM-Emissionen und verbessert gleichzeitig die Treibstoffeffizienz“, so Tim Proctor, Executive Director of Product Management & Market Innovation bei Cummins. „Weitere innovative Technologien, die Cummins derzeit zur Verringerung von Reibung und parasitären Verlusten entwickelt, werden den Dieselmotor noch produktiver und energieeffizienter machen. Hinzu kommt, dass die Verwendung verbesserter Designtools und hoch entwickelter Materialien wie Verbundwerkstoffe Möglichkeiten eröffnet, das Gewicht der Bauteile unter Beibehaltung ihrer Festigkeit zu reduzieren, was die Fahrzeugproduktivität noch weiter verbessert.“

„Während Cummins ein intensives und umfangreiches Elektrifizierungsprogramm auf den Weg bringt, möchten wir auf der IAA aber betonen, dass beim Thema Dieselmotor kein Stillstand herrscht“, fügt Proctor hinzu. „In Anbetracht unserer technischen Fortschritte betrachten wir Diesel für die absehbare Zukunft weiterhin als wichtigste Energiequelle im Nutzfahrzeugsektor. Cummins setzt sich dafür ein, dass die Wahlmöglichkeiten für die vielen verschiedenen Fahrzeugtypen, Arbeitszyklen und Geschäftsanforderungen unserer Kunden verfügbar bleiben.“

Das Konzept der Emissionskontrolle, das derzeit von Cummins entwickelt wird, kombiniert das Luftmanagement des Turboladers mit der Abgasnachbehandlung in einem einzigen eng gekoppelten System und bringt eine neue rotierende Turbinensteuerung ins Spiel (RTC). Dieses neue Konzept macht sich die jüngsten Fortschritte von Cummins im Bereich des Luft- und Thermomanagements voll zunutze, um in Interaktion mit der SCR-Technologie (Selective Catalyst Reduction) nahezu alle Stickoxidemissionen sofort in Reingas umzuwandeln.

Halle 16, Stand A41



Die Evolution des Diesels ist bei Cummins längst nicht abgeschlossen, die Emissionen sinken weiter, dank strikter Kontrolle.

Kamera sieht mehr als Spiegel

STONERIDGE Zu den Highlights auf dem Stand zählt das Spiegelersatzsystem MirrorEye und der neueste Digi-Tacho 1C Smart.

Das Spiegelersatzsystem MirrorEye von Stoneridge soll für mehr Sicherheit sämtlicher Verkehrsteilnehmer sorgen. Das System ersetzt traditionelle Spiegel durch Kameras und Innenraum-Displays, wodurch nahezu alle toten Winkel beseitigt werden können, sodass Fahrer sich möglicher Gefahren in ihrer Umgebung bewusster sind.

Des Weiteren will der Hersteller von Instrumenten für Nutzfahrzeuge mittels seines vollständig konfigurierbaren Dashboards (Fully Configurable Dashboard, das FCD4) seine Vision der zukünftigen Fahrerumgebung aufzeigen. Mit Hilfe erweiterter Realität und Konnektivität soll diese interaktive Demo Besuchern durch die neuesten Info-Displays für Fahrer und das aktuelle MirrorEye-System eine völlig neue Sicht auf das Zeitalter der Fahrer-Fahrzeug-Interaktion eröffnen, skizziert der Aussteller.

Perspektive: Statt des Spiegels sorgt eine Kamera für (mehr) Durchblick.

Messebesucher haben zusätzlich die Möglichkeit, Stoneridges neuen Tachographen 1C Smart zum ersten Mal zu sehen und sich vorführen zu lassen. Die Europäische Kommission führt eine neue Rechtsvorschrift (Anhang 1C) ein, um Betrug durch Manipulation von Tachographen vorzubeugen und dieses System effizienter zu kontrollieren. Branchenexperte Stoneridge ist für diese Änderung durch seinen neuen Smart Tachographen gewappnet, durch den sichergestellt wird, dass die Fahrer die Regeln befolgen, produktiv arbeiten und die neueste Technologie einsetzen.

Halle 16, Stand A09

Gemeinsam ein größeres Netz: Total und Aral kooperieren.

ARAL CARD

Mit wechselseitiger Akzeptanz

Tankkartenkunden von Aral können ab sofort auch im deutschen Netz von Tankstellenbetreiber Total tanken und umgekehrt. In Deutschland können Flottenkunden beider Unternehmen ihre Tankkarten damit an allen rund 2.450 Stationen von Aral und 900 Stationen der Marke Total einsetzen. Die Kooperation, die im Laufe dieses Jahres schrittweise umgesetzt wird, ermöglicht den Kunden beider Gesellschaften europaweit an jeweils 4.000 Stationen zusätzlich zu tanken. Konkret werden Tankkarten von BP und Aral an Total-Tankstellen in Frankreich, Belgien, Luxemburg, den Niederlanden, Polen und Deutschland akzeptiert. Total-Tankkarten können an Tankstellen von BP und Aral in Deutschland, Großbritannien, Luxemburg, den Niederlanden, Österreich, Polen und der Schweiz eingesetzt werden.
„Mit der wechselseitigen Tankkartenakzeptanz an Aral- und Total-Stationen bieten wir unseren gewerblichen Flottenkunden einen echten Mehrwert, denn sie profitieren von der Ausweitung des Tankstellennetzes für die passgenaue Kraftstoffversorgung ihres Fuhrparks“, betont Patrick Wendeler, Vorstandsvorsitzender der Aral AG. „Gleichzeitig ermöglichen wir auch Total-Tankkartenkunden breitere Einsatzmöglichkeiten.“

Halle 13, Stand C04

Flüssigerdgas nimmt Fahrt auf

LIQVIS Die Uniper-Tochter hat Pläne zum weiteren Ausbau eines LNG-Tankstellennetzes in Europa.

Das Uniper-Tochterunternehmen Liqvis will eine feststehende öffentliche Tankstelle mit flüssigem Erdgas (Liquefied Natural Gas/LNG) in Freienbrink in Betrieb nehmen. Die Anlage ist eine der ersten stationären LNG-Tankstellen in Deutschland und wurde an einem strategischen Verkehrsknotenpunkt nahe Berlin errichtet. Freienbrink weist ein besonders hohes Aufkommen von Lieferverkehr auf, wodurch die optimale Erreichbarkeit für Logistikunternehmen und Schwerlasttransporte gewährleistet wird.

Das besondere an LNG als alternativer Kraftstoff ist die Umweltverträglichkeit: Mit LNG betriebene Lkw stoßen deutlich weniger Kohlendioxid und nahezu keine Stickoxide und Feinstaub aus. Darüber hinaus sind sie wesentlich leiser als vergleichbare Fahrzeuge mit Dieselmotor. Die Technologie gilt als ausgereift und ist bereits jetzt verfügbar. Gerade vor dem Hintergrund der stark zunehmenden Transportfrachten bietet LNG die schnellste und effizienteste Lösung für einen umweltverträglicheren Schwerlastverkehr auf der Straße und ist dabei auch noch preislich günstiger als der Diesel.

Sobald die Tankstelle für den kommerziellen Betrieb geöffnet wird, können hier jeweils zwei LNG-Fahrzeuge parallel und rund um die Uhr an sieben Tagen die Woche flüssiges Erdgas tanken. Ein einzelner Tankvorgang dauert dabei – je nach Tankgröße – zwischen vier und acht Minuten und kann für eine Strecke von bis zu 1.600 km ausreichen.

Mit der Anlage bei Berlin setzt Liqvis eigenen Angaben zufolge den ersten Tankstellenbau im Rahmen der Förderung durch das EU-Programm „Connecting Europe Facility (CEF) for Transport“ um. Dazu hat die Uniper-Tochter die Zusage über eine Förderung in Höhe von bis zu 9,6 Millionen Euro aus Brüssel erhalten. Weitere Tankstellen sind an zentralen Standorten wie Hamburg, Hannover, Kassel, München, Kamen, Ulm und Köln geplant. Auch in Frankreich und Belgien sollen jeweils drei neue Tankstellen in den Räumen Metz, Calais, Vitrolles sowie Lüttich, Antwerpen, Brüssel zur LNG-Versorgung beitragen.

Pavillon P11 EG, Stand C101

Bekannt machen: Liqvis informiert über Chancen und Potenziale von LNG.

Alles aus einer Hand

PEMA Der Fuhrparkdienstleister präsentiert sich unter dem neuen Namen „PEMA Mobility World“ mit den vier Geschäftsbereichen Rent, Services, Workshop und Used.

FOTO: PEMA

Zum Vermietprogramm von Pema zählen diverse Lkw-Varianten: hier ein Silofahrzeug.

Der Name „Pema Mobility World“ steht für einen neuen Rahmen des in Deutschland und Europa bewährten Lösungskonzepts von Pema rund um den Nutzfahrzeugfuhrpark. Das Lösungskonzept umfasst die vier Bereiche Rent, Services, Workshop und Used.

Der Bereich Rent bietet ein breites Angebot an Mietfahrzeugen und individuell angepasste Mietverträge mit flexiblen Laufzeiten von der Kurzzeit- bis zur Langzeitmiete. Das Konzept basiert auf den modularen Service-Dienstleistungen mit Komponenten wie Wartung, Reparatur, Reifenservice, Schutzprodukten, Mautabrechnung sowie der Lieferung der Fahrzeuge im eigenen Corporate Design.

Neben Standard-Equipment stehen Spezialfahrzeuge, wie beispielsweise Wechselbrückenhubwagen, zur Verfügung. Auch kundenspezifische Lösungen sind im Portfolio.

Beim Bereich Services reicht das Spektrum von der Pema Akademie über Telematik-Module bis hin zur Finanzierung. So können Kunden bei Bedarf ihre gemieteten Lkw, Auflieger oder Wechselbrücken mit Ortungs- und Telematiklösungen ergänzen und damit ihr Fuhrparkmanagement optimieren. Das herstellerunabhängige Telematik-Integrationsportal für Truck und Trailer ermöglicht die Datenintegration verschiedener Systeme. Darüber hinaus können über die Lösung auch Fahrzeuge angebunden werden, die nicht aus dem Pema-Mietfuhrpark stammen.

Mit der hauseigenen Akademie ist Pema im Bereich der Aus- und Weiterbildung aktiv. Die Akademie bietet unter anderem die fünf Ausbildungs-Module gemäß Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz (BKrFQG). Außerdem können Gabelstapler- und Gefahrgutfahrer-Ausbildungen, eine Fahrtenschreiberschulung gemäß der EU-Verordnung (EU) Nr. 165/2014 sowie eine Ladungssicherungs-Schulung gebucht werden. Zuletzt wurde das Angebot um den „Fachkundelehrgang gefährlicher Abfall“ erweitert.

Im Bereich Workshop stehen die eigenen Full-Service-Werkstätten und das europaweite Netzwerk kompetenter Werkstatt-Partner im Vordergrund. Zudem können Kunden von der Kooperation mit Volvo Trucks und Renault Trucks profitieren und ein erweitertes Servicestandortangebot nutzen.

Der vierte Bereich Used steht für gebrauchte Premium-Fahrzeuge für alle Transportanforderungen, die von Deutschland aus und in den Standorten in der EU angeboten werden. Abgerundet wird der Bereich durch einen umfassenden Export-Service. Dazu zählen beispielsweise die nationale und internationale Zollabwicklung für den Export der Fahrzeuge in Drittländer – auch außerhalb der EU – und die rechtzeitige Zustellung der erforderlichen Kennzeichen für die Überführung.

Halle 27, Stand F01

mySortimo®
STAND C48
HALLE 13

Bedarfsgerechte Finanzberatung

UTA TRUCK LEASE Das auf Leasing- und Finanzierungslösungen rund um die Bereiche Nutzfahrzeuge, Logistik und Transport spezialisierte Unternehmen kennt die Anforderungen kleiner und mittlerer Fuhrunternehmen ganz genau.

UTA Truck Lease ist auf die Finanzierung von Neu- oder Gebrauchtfahrzeugen für die Transportbranche spezialisiert und verfügt über entsprechend umfassende Marktkenntnisse. Rund 5.000 Kunden und mehr als 150 Handelspartner werden von den Vertriebsmitarbeitern deutschlandweit unterstützt. Zugleich ist der Finanzdienstleister unabhängig von Banken und Herstellern und kann individuell auf die Bedürfnisse der Kunden zugeschnittene Konditionen anbieten. Moderne Kreditprozesse, die Zugehörigkeit zum europäischen PEAC Finance Netzwerk, langjährige Erfahrung und reibungslose Abläufe sorgen darüber hinaus dafür, dass Finanzierungsentscheidungen schnell und sicher erfolgen können.

Um diese drei Faktoren unter Beweis zu stellen – die persönliche Beratung, die Unabhängigkeit und die schnelle Abwicklung – bietet UTA Truck Lease auf der IAA erstmals einen besonderen Service an: Messebesucher, die auf der IAA ein passendes Fahrzeug finden, können bei UTA Truck Lease direkt auf der Messe einen persönlichen Finanzierungsexperten anfordern, der noch während der Messe ein attraktives Finanzierungsangebot unterbreitet.

In vielen Fällen kann gerade für kleine und mittlere Speditionen ein Nutzfahrzeug-Leasing sinnvoll sein, denn es bindet keine liquiden Mittel im Anlagevermögen und schafft größere Freiräume für spontan erforderliche Investitionen. Doch auch maßgeschneiderte Mietkaufmodelle sind möglich.

Darüber hinaus vermittelt UTA Truck Lease Versicherungsleistungen vom Einzelfahrzeug bis zum kompletten Fuhrpark. Die Entscheidung über die Finanzierung erfolge in jedem Fall schnell, verspricht der Finanzdienstleister.

Halle 27, Stand E28

IT-Lösungen für die Transportkette

TIMOCOM Neue IT-Lösungen sollen den Nutzern eine bessere Sichtbarkeit und Vernetzung ermöglichen.

„Virtuelle Lösungen sind längst zum Motor der Transportwelt geworden“, sagt TimoCom-Unternehmenssprecher Gunnar Gburek. Von der Geschäftsanbahnung bis zur Erstellung des Lieferscheins seien viele Schritte der logistischen Prozesskette heute digitalisiert. Gburek: „Wir befassen uns mit der nächsten Entwicklungsstufe und setzen Meilensteine für den Logistikalltag der Zukunft, wenn die digitale Transformation nicht mehr als Projekt, sondern als neue Routine gelebt wird.“

Gut zwei Jahrzehnte nach Start des mit seiner Frachtenbörse bekannt gewordenen IT-Unternehmens aus Erkrath hat sich TimoCom mehr und mehr zum Systemanbieter für die digitale Steuerung und Abwicklung von Transporten im Straßengüterverkehr entwickelt. „Wir sind zum Wegbereiter und Wegbegleiter von Unternehmen geworden, die mit TimoCom die Möglichkeiten der Digitalisierung intelligent, einfach und sicher nutzen wollen“, erläutert Gburek.

Die Frachtenbörse hat täglich bis zu 750.000 internationale Laderaum- und Frachtangebote und mehr als 100.000 nachverfolgbare Lkw. Damit bietet TimoCom alle Vorteile der Vernetzung innerhalb einer riesigen Logistikgemeinschaft.

Premiere haben in Hannover nicht nur innovative Logistik-Applikationen und weiterentwickelte Lösungen, mit denen sich reale und virtuelle Welten über Daten- und Güterströme auf neue Weise miteinander verbinden lassen. Auch das Firmenlogo und gesamte Erscheinungsbild des Unternehmens im neuen Design werden in Hannover erstmals der Öffentlichkeit präsentiert.

Halle 13, Stand C29

Durchgängige Lösung für Speditionen

DR. MALEK SOFTWARE Die M3 Logisticware hat ein neues Design bekommen. Das Fuhrparkinformationssystem FIS 2.0 wurde erweitert. Die Verladerplattformen Transwide und Transporeon sind integriert und die M3-App wurde weiterentwickelt.

Dr. Malek Software hat dem Transportmanagementsystem M3 Logisticware ein neues Design spendiert. Im Zuge der kompletten Überarbeitung des Transportmanagementsystems M3 Logisticware erfolgte eine Optimierung für Windows 10. Bei der Weiterentwicklung der Oberflächen sei darauf geachtet worden, dass sich die Anwender der rund 400 aktiven Kunden sofort mit der neuen Version zurechtfinden, so der Softwarehersteller. Zudem verfügt die Lösung nun auch über Schnittstellen zu den Verladerplattformen Transwide und Transporeon.

Ebenfalls im neuen Design präsentiert sich das komplett überarbeitete Fuhrparkinformationssystem FIS 2.0. Das Modul ermöglicht jetzt eine stark vereinfachte Erfassung mit flexiblen Bildschirmlayouts sowie eine sehr übersichtliche Ansicht der Fahrzeuglebensläufe. Zudem bietet FIS 2.0 jetzt diverse Auswertungen und Analysen der variablen und fixen Fahrzeugkosten.

Als weitere Neuheit ist M3 MapDispo, das Modul für die grafische Disposition, wodurch sich der regelmäßige Download von aktuellem Kartenmaterial erübrigt. Des Weiteren wird nun auch die Bundesstraßen-Maut mit einkalkuliert. Darüber hinaus sind jetzt Online-Karten verfügbar. Somit plant die lokal installierte Software in der neuen Version auch ohne manuelle Updates immer mit aktuellem Kartenmaterial und der jeweiligen Verkehrslage. Für optimierte Voraussagen greift M3 MapDispo außerdem auf historische Verkehrsdaten zurück.

Auch die M3-App wurde weiterentwickelt, die sich jetzt flexibel an die kunden- und auftragsspezifischen Workflows anpasst. „Das bedeutet, dass die App dem Fahrer je nach Auftrag unterschiedliche Abläufe vorgibt“, erklärt Geschäftsführer Ralf Malek. Die entsprechend generierten Rückmeldungen von Status, ETA oder Ablieferquittungen (POD) werden automatisch aus der M3-App über die M3-Plattform an Transwide oder Transporeon übermittelt.

FOTO: DR. MALEK SOFTWARE

Die M3-App passt sich jetzt flexibel an die kunden- und auftragsspezifischen Workflows an.

Halle 25, Stand B52

„Intelligente Mobilität“

INTERVIEW Thomas Juraschek, Leiter Nutzfahrzeuge Ford Werke GmbH, über den Vorteil von Hybridfahrzeugen, die Elektrifizierungsstrategie des Herstellers und im Pkw bereits bewährte Fahrerassistenzsysteme.

FOTO: FORD WERKE

Herr Juraschek, Ford hat nach einer kompletten Modellerneuerung Jahre mit starken Zuwächsen hinter sich. Ist das überhaupt noch zu toppen?

Thomas Juraschek: Aber natürlich. Wer sich auf seinem Erfolg ausruht, wird schnell vom Kunden abgestraft werden. Daher wollen und müssen wir zusammen mit unserem Handel auch in Zukunft hart dafür arbeiten, unsere sehr guten Verkaufszahlen weiter zu steigern. Unsere runderneuerte, attraktive Produktpalette hat das Potential für weiteres Wachstum.

Welche Neuheiten sorgen auf der IAA dafür, dass der „Lauf“ anhält, den Ford hingelegt hat?

Im Mittelpunkt unseres diesjährigen Messeauftritts in der Halle 13 steht der Ford Transit, also die größte unserer insgesamt vier europäischen Nutzfahrzeugbaureihen. Der Ford Transit, er ist im Nutzlastbereich bis zu zwei Tonnen angesiedelt, wurde gründlich überarbeitet und modernisiert.

Als bodenständige Marke setzt Ford nach wie vor auf die Optimierung des konventionellen Antriebs. Wird der Diesel (und bei City-Vans Benziner) zu früh totgesagt? Welche Highlights gibt es in diesem Bereich?

Wir präsentieren auf unserem Messestand einen Ford Transit Custom PHEV. Das Kürzel „PHEV“ steht für „Plug-in Hybrid Electric Vehicle“. Das Fahrzeug hat also ein fortschrittliches Hybrid-System, das auf einen lokal emissionsfreien Betrieb mit einer Reichweite von mehr als 50 Kilometern ausgelegt ist. Die kompakte, flüssigkeitsgekühlte Lithium-Ionen-Batterie befindet sich unter der Ladefläche des Transporters. Als Range-Extender kommt der mehrfach preisgekrönte Ford EcoBoost 1,0-Liter-Dreizylinder-Benzin-Direkteinspritzer zum Einsatz, der die Lithium-Ionen-Batterie auflädt, wenn längere Fahrten zwischen den Ladevorgängen an der Steckdose anstehen. Insgesamt ergibt sich somit eine elektrische Reichweite von mehr als 500 Kilometern. Dies bietet Betreibern ein hohes Maß an Flexibilität und Effizienz.

Derzeit wird eine Flotte dieser Fahrzeuge in London in der Praxis getestet, demnächst startet ein ähnlicher Praxistest auch in Valencia/Spanien. Die Markteinführung des Ford Transit Custom PHEV in Deutschland ist für nächstes Jahr geplant.

Es zeichnet sich also der Einstieg in die Elektromobilität ab, auch hier aber mit einem Sonderweg, zumindest bei den Nutzfahrzeugen. Warum setzt Ford beim Transit Custom auf das Hybridkonzept?

Weil wir von den Praxis-Vorteilen dieser Technologie für unsere Kunden überzeugt sind. Der Ford Transit Custom PHEV ist ein sauberes Nutzfahrzeug, es fährt lokal emissionsfrei, dürfte daher nicht von drohenden Fahrverboten in Innenstädten betroffen sein. Darüber hinaus verfügen die Fahrzeuge des Londoner Praxistests über die Geofencing-Technologie, die die Fahrzeug-Einstellungen in Abhängigkeit vom aktuellen Standort anpassen kann – beispielsweise um sicherzustellen, dass das System auf den Elektro-Modus umschaltet, sobald das Fahrzeug in eine innerstädtische Umwelt-Zone einfährt. Und die Reichweite von 500 Kilometern ist für die meisten Kunden, die das Fahrzeug im innerstädtischen Liefer- und Verteilerverkehr einsetzen, völlig ausreichend. Hinzu kommt: Die hochmoderne Plug-in-Hybrid-Antriebstechnologie geht nicht zu Lasten der Nutzlast.

spier®
FAHRZEUGWERK
// Leidenschaft für Aufbauten
www.spier.de/iaa-2018

In anderen Worten: Der Ford Transit Custom PHEV ist ein wichtiger Teil der globalen Elektrifizierungs-Strategie der Ford Motor Company. Wir haben Anfang dieses Jahres angekündigt, bis 2022 über elf Milliarden Dollar in batteriebetriebene und Hybrid-Fahrzeuge zu investieren. Insgesamt sollen im Jahre 2022 dann 40 solcher Modelle auf dem Markt sein – 16 vollelektrische und der Rest Hybrid-Fahrzeuge wie der Ford Transit Custom PHEV.

Auch beim großen Transit gibt es Neuheiten und ein Update auf Euro 6.2. Was umfasst das und wird der „große Transit“ auch über kurz oder lang hybridisiert?

Dank moderner Abgasreinigung sind die 2,0-Liter-EcoBlue-Dieselmotoren des Ford Transit in der Tat nach Euro 6.2 eingestuft. Sie wurden insbesondere in Bezug auf den Kraftstoffverbrauch weiterentwickelt. Neu ist auch, dass ein Start-Stopp-System für alle Motorversionen nun zur Serienausrüstung gehört. Für den Kunden bedeutet dies ein Kraftstoff-Einsparpotenzial von sieben bis zehn Prozent.

Für die Versionen mit Front- und Heckantrieb führen wir beim Ford Transit die mHEV-Technologie ein. Das Kürzel steht für „mild Hybrid Electric Verhicle“ und bedeutet, dass ein integrierter Starter-Generation Bremsenergie rekuperiert, die in einer 48 Volt Lithium-Ionen-Batterie gespeichert wird. Diese Energie unterstützt dann den Motor insbesondere beim Starten und Anfahren und versorgt zudem elektrische Nebenaggregate. Verbrauchsvorteil: zwei bis vier Prozent.

> „Wir haben Anfang dieses Jahres angekündigt, bis 2022 über elf Milliarden Dollar in batteriebetriebene und Hybrid-Fahrzeuge zu investieren.“
>
> **Thomas Juraschek, Leiter Nutzfahrzeuge Ford Werke GmbH**

Neben dem Antrieb setzt Ford vor allem bei der Fahrer-Assistenz neue Maßstäben. Was gibt es hier neues?

Der Ford Transit kommt im nächsten Jahr umfassend überarbeitet auf den Markt, und zwar mit zusätzlichen Fahrer-Assistenzsystemen, die wir bereits im Pkw-Bereich anbieten. Hervorheben möchte ich in diesem Zusammenhang für den Ford Transit den Aktiven Park-Assistenten mit Ein- und Ausparkfunktion. Das optional verfügbare System erkennt dank Ultraschall-Sensoren auf Knopfdruck ausreichend große Parklücken in Längs- und Querrichtung und manövriert das Fahrzeug sicher hinein. Der Fahrer muss lediglich Gas, Bremse und Ganghebel bedienen, während der elektronische Assistent die Lenkung übernimmt. Die Ausparkfunktion hilft, engste Parklücken in Längsrichtung +sicher zu verlassen. Ebenfalls einen hohen praktischen Nutzwert hat die auf Wunsch lieferbare intelligente adaptive Geschwindigkeitsregelanlage mit Verkehrsschild-Erkennung. Diese Technologie erlaubt es dem Fahrer, eine gewünschte Geschwindigkeit vorzugeben und das Tempo anschließend konstant zu halten. Das System stellt darüber hinaus einen zuvor vom Fahrer gewählten Abstand zu vorausfahrenden Fahrzeugen sicher. Das System verarbeitet auch Daten aus dem Verkehrsschild-Erkennungssystem – und damit zum Beispiel auch Anzeigen von Schilderbrücken – und passt die Höchstgeschwindigkeit automatisch an.

Was sollte man sich am Ford-Stand noch auf keinen Fall entgehen lassen?

Unser Stand präsentiert sich unter dem Motto „Intelligente Mobilität“. Darunter verstehen wir unter anderem branchenoptimierte Umbau-Lösungen. Ich denke aber spontan an den Ranger Raptor, den wir ebenfalls auf unserem Stand zeigen werden. Der Ranger Raptor ist die härteste und leistungsstärkste Variante des Ford Ranger, dem meistverkauften Pick-up Europas. Sein – wie ich finde – extremes und kompromissloses Styling macht bereits auf den ersten Blick deutlich, dass dieses Fahrzeug für den ultimativen Offroad-Fahrspaß konzipiert wurde. Es handelt sich beim Ranger Raptor übrigens um kein Studien- oder Konzeptfahrzeug, das nie in Serienproduktion gehen wird. Im Gegenteil: Wir bringen den Ranger Raptor Mitte 2019 tatsächlich auf den Markt.

Versuchen Sie es einmal vollelektrisch!

PROBEFAHRTEN Den Besuchern der IAA-Nutzfahrzeuge 2018 stehen allein 36 Elektro-Modelle zum Testen bereit.

Auch in diesem Jahr bietet die Messe ein vielfältiges Angebot an Probefahrten. Erstmals stehen auf einer IAA Nutzfahrzeuge ebenso viele E-Fahrzeuge zum Testen bereit wie Nutzfahrzeuge mit herkömmlichem Antrieb. Es stehen auf der Messe insgesamt 36 Elektrofahrzeuge für Probefahrten auf dem Messegelände zur Verfügung – 23 leichte Nutzfahrzeuge und 13 schwere Nutzfahrzeuge. Rund 20 Unternehmen beteiligen sich an der Aktion – darunter Nutzfahrzeughersteller wie Daimler, Iveco Magirus, MAN, Nissan und Renault. Zudem stellen Zulieferer wie Voith, BPW Bergische Achsen und ZF Friedrichshafen ihre neuesten Entwicklungen und Innovationen in speziell ausgestatteten Testfahrzeugen vor. Krone, Libner, Sevic Systems, SAIC Mobility Europe und Start-ups wie Urban Arrow und Streetscooter zeigen ihre Lösungen für die letzte Meile. Der Startpunkt der Teststrecke für Elektromodelle liegt im südlichen Bereich des CC-Freigeländes, auf dem Platz der Nationen und westlich von Halle 9. Die Probefahrten finden an allen Messetagen statt und sind für IAA-Besucher kostenlos. Die Fahrzeiten für Elektroprobefahrten sind von 10:00 bis 17:00 Uhr.

Eine Anmeldung zu den Probefahrten wird empfohlen und kann – nur bei den einzelnen Unternehmen vor Ort getätigt werden. Voraussetzung für die Teilnahme sind ein gültiger Personalausweis und ein Führerschein der entsprechenden Fahrzeugklasse. Jeder Testfahrer erhält genaue Instruktionen.

Südliches CC-Freigelände westlich von Halle 9

Greater Convenience and Safety

BOSCH New digital solutions are reducing stress for drivers and providing better protection for passengers, other road users and the goods being transported.

The anticipatory braking system protects both drivers and other road users.

IMAGE: BOSCH

In 2019, the digital mirror camera system developed by Bosch and Mekra Lang will go into mass production and replace the two large mirrors with video sensors positioned on the outside of the driver's cab. According to Bosch, the innovation will reduce air resistance and lower fuel consumption by up to two per cent. The driver sees the images produced by the cameras in real time on high-resolution monitors located in the cab. Depending on the situation, the system adjusts how the images are displayed on the screens, providing a wide view when driving on highways, a wider angle in city traffic, or high contrasts when driving at night. Existing truck fleets can also be retrofitted with digital exterior mirrors using the Bosch EasyFit camera system, which is based on four ultra-wide-angle cameras that provide a 360-degree view around the vehicle.

In urban areas, truck drivers must pay close attention to the traffic, traffic lights and road signs. At the same time, they need to keep an eye out for pedestrians and cyclists. In future, when making complex turning manoeuvres they will be assisted by the Bosch turn warning system. Radar sensors detect any pedestrians and cyclists crossing at an early stage and alert truck drivers to the danger of imminent collision to enable them to brake or swerve in good time.

The blind spot is a particularly dangerous factor, whether in urban traffic or on rural roads and highways. The areas next to and at an angle behind commercial vehicles are often difficult for drivers to see. Bosch's blind spot detection technology uses radar sensors to monitor the area to the side of the vehicle, detect other road users and warn the driver. The function also warns of an imminent collision when changing lanes.

Automatic emergency braking systems for commercial vehicles have been mandatory throughout the EU for all trucks with a gross vehicle weight rating of more than eight tonnes since autumn 2015. Bosch uses a combination of a multifunctional camera and a radar sensor installed in the front part of the truck. The radar sensor detects objects in front of the vehicle, determines both their speed and their position in comparison to the movement of the vehicle, and warns the driver if a collision is imminent. If the driver does not react, the system automatically initiates emergency braking.

Bosch has developed digital instrument clusters to make the increasingly comprehensive connectivity, driver assistance, and infotainment functions in trucks simple and distraction-free. Apart from the conventional speedometer, function displays, route planning graphics, images from the rear view camera or night vision device are shown on the screen and prioritised to suit the current driving situation, which means the driver always gets exactly the information needed at that moment.

Hall 16, stand A01

Diesel Not Included

IVECO BUS/HEULIEZ With its two brands Heuliez and Iveco Bus, CNH Industrial is showcasing a range of vehicles at the IAA (hall 17 B06), which does not include a classic diesel – a clear statement.

PHOTO: CNH INDUSTRIAL

Equipped with a small battery, the Iveco Crealis trolleybus can also travel temporarily without overhead lines.

A total of 18 commercial vehicles are on display at the Iveco stand, including Heuliez as well as various truck models, none of which are diesel-powered. Pierre Lahutte, Iveco Brand President, says: "The pressure on the diesel is growing.

Public opinion has changed." Iveco Bus is exhibiting its new Crealis electric trolleybus, featuring an on-board battery reduced to a minimum, which means it can also be used on sections without overhead lines. In addition, Iveco is also focusing on a natural gas solution and showcasing its Crossway Low Entry Natural Power intercity bus.

This vehicle is equipped with a Cursor-9 engine and has a range of up to 600 kilometres. For urban and suburban traffic, Iveco is presenting five versions of the Daily Hi-Matic Natural Power, the first CNG vehicle with eight-speed automatic transmission, and a Daily Electric minibus. Heuliez, the Iveco Bus sister brand in France, is a pioneer in electrification in CNH Industrial's bus division. For this reason, the 12-metre-long, two-door electric urban bus version GX will also be on display at one common stand.

Hall 17, stand B06

WIR HABEN NOCH VIEL VOR.
IHRE INDUSTRIE

Vorlenker

Die Investitionen in Forschung und Entwicklung sind der Motor der deutschen Automobilindustrie. **www.ihre-industrie.de**

Maximised Efficiency

VOITH With the development of a unique all-electric drivetrain, Voith is entering the growing market for electric mobility.

The Voith electric drive is a coordinated system that features low weight, maximised efficiency and is also equipped with smart energy management. The first prototype was installed in a Solaris Urbino electric, but the Voith system can be integrated in vehicles of other manufacturers without restrictions. With 2,250 Nm of torque and a power output of 260 kW, the system offers exceptional driving performance. It can be tested at the IAA as part of the "test drives with electrically driven commercial vehicles".

Hall 17, stand A14

PHOTO/IMAGE: VOITH

The new all-electric drive from Voith is equipped with a smart energy management system.

"We're Putting Our Cards on the Table"

INTERVIEW Till Oberwörder, Head of Daimler Buses and Chairman of the Board of Management of EvoBus GmbH, is focusing on electric mobility for urban buses. Nevertheless, conventional drive systems will continue to play a major role.

The Mercedes-Benz eCitaro is having its world premiere at the IAA. What does it have to offer that other electric buses on the market don't?

Till Oberwörder: The new eCitaro stands out with quite a number of features. Its unique thermal management system is outstanding, ensuring the utmost in energy efficiency and therefore maximum range – a crucial benefit for public transport authorities. Our developers have optimised the eCitaro down to the last detail, including conducting extreme tests of both the vehicle itself and the charging infrastructure. A further advantage of the eCitaro is its modular concept for batteries and charging systems, which is designed to cover a wide range of different customer requirements – despite the vehicle's comparatively low weight and balanced weight distribution. The combination of these two factors ensures a maximum number of 88 seated passengers. Then there is our unique eMobility system: we have embedded the eCitaro in a comprehensive service package that stretches from the initial consultation to service for the operator. For example, we offer our customers tailor-made maintenance contracts and warranty services. The eCitaro is much more than just an urban bus.

What is the timetable for series production and the first deliveries to customers?

After the highly intensive testing phase of the eCitaro, we are starting series production and making the first deliveries this year, as previously announced. The volume of orders already received shows the high degree of acceptance of the new eCitaro by our customers.

In the run-up to the IAA, Mercedes-Benz has already announced a battery upgrade and a model version featuring a fuel cell as a range extender. Could you tell us a bit more about it?

We're putting our cards on the table for our customers and the public, because our timetable is already in place. The eCitaro already covers around one third of all route requirements. With the next battery generation in two years, it will be as high as 50 per cent and then a battery upgrade will also be possible. At the same time, we will offer the eCitaro as a world premiere with solid state batteries as an alternative. Shortly afterwards, the fuel cell will also follow as a range extender. The eCitaro will then cover practically all route requirements called for by transport companies.

How do you see the development of electric mobility in German and European public transport services over the next ten years?

You may be aware of our statement that in our opinion, by 2030, around 70 per cent of orders for urban buses in Europe will be for electric versions. With the eCitaro and its rapid progress in terms of development, we can shorten this time period considerably and rapidly reduce exhaust emissions in metropolitan areas.

"By 2030, around 70 per cent of orders for urban buses in Europe will be for electric versions."

Till Oberwörder,
Head of Daimler Buses and Chairman of the Board of Management of EvoBus GmbH

Apart from the eCitaro, which trade fair premieres and other highlights are on display at the Daimler stand?

We have a great many innovations to offer across all segments. On the topic of safety, our coaches are now being equipped with the "Active Brake Assist 4" emergency brake assistant as standard. Preventive Brake Assist is the first active brake assistant for urban buses. And in view of ongoing current discussions, with Sideguard Assist, we are the first bus manufacturer to offer a turning assistant for our urban buses and coaches. But safety is not the only important issue for us. As a full-line supplier, we are constantly enhancing our existing products.

The introduction of the new Mercedes-Benz Sprinter is the basis for a completely new generation of successful minibuses bearing the Mercedes star – including the new Sprinter City 75 for urban bus travel with unique technology. Despite electric mobility, we are not neglecting diesel-powered vehicles. The Citaro hybrid saves fuel and pays for itself, the coaches from the Mercedes-Benz Tourismo to the fascinating double-decker from Setra have been proven to achieve very low fuel consumption thanks to outstanding aerodynamics. With Omniplus Uptime, a new predictive service with real-time control of the essential vehicle systems additionally increases availability quite appreciably. I cordially invite all IAA attendees to visit us in hall 14/15 to take a closer look at these and our other innovations.

PHOTO: DAIMLER AG

As the new Head of Daimler Buses, what goals have you set yourself for your term of office? Which points do you want to focus on?

Daimler Buses is excellently positioned thanks to its outstanding team and a young fleet of vehicles. However, we certainly do not intend to rest on our laurels. We will continue to focus clearly on customer benefit, which we will be increasing with further innovations. We will offer our customers everything they need to make their operations as reliable, economical and safe as possible. For this reason we are taking a two-pronged approach with regard to drive systems, for example, and continuing to develop both conventional and electric drive systems at a fast pace – prepare to be surprised!

“There’s Always Room for Improvement”

INTERVIEW Ron Borsboom, Director of Product Development at DAF Trucks, talks about the benefits of platooning, explains when all-electric trucks make sense and why hybrid technology is sometimes the better solution.

Mr Borsboom, DAF celebrated its 90th anniversary this year. The festivities were also an opportunity to impressively demonstrate the current state of development on the testing ground, with platooning for example. What's the next step in terms of platooning? Does this kind of slipstream driving have any chance at all in the dense traffic of Central Europe?

Ron Borsboom: As a company and a manufacturer, we have an obligation to do everything in our power to make road travel cleaner and safer, and therefore a wide range of technologies need to be explored. Truck platooning is one of them and, in my opinion, a very promising one, with the potential to cut fuel consumption by ten per cent for vehicles driving in the slipstream and thus also reduce CO_2 emissions – and still achieve a saving of eight per cent for the lead vehicle. Platooning probably won't make sense in the Ruhr District at rush hour, but if you look at the map of the whole country and a complete day, there are plenty of routes and time windows where and when this state-of-the-art technology can make the most of its advantages. DAF is certainly one of the European leaders in the development of truck platooning, which is also reflected in the fact that DAF was selected by the UK's Department for Transport to participate in a two-year truck platooning test project on public roads. In addition, the so-called Ensemble project, which involves all European truck manufacturers participating in the development, testing and assessment of multi-brand platooning, began on 1 June.

The second major topic was two DAF trucks with hybrid drive systems. Meanwhile, DAF is currently developing an all-electric articulated semitrailer for goods distribution in collaboration with its partner VDL. What do the key data of this vehicle look like?

In actual fact, the CF Electric is being developed for use in urban areas such as for supplying supermarkets where higher payloads are required and single- and twin-axle semitrailers are the standard method of delivery. This technology is a response to local urban needs such as emission-free driving and low-noise operation in the evening hours and will contribute towards reducing global CO2 emissions going forward. The vehicle is a 4x2 semitrailer tractor unit designed for up to 37 tonnes of laden weight, which deploys E-Power technology from VDL for all-electric driving. At the heart of the vehicle's smart drivetrain is its electric motor, which delivers 210 kW of continuous power and 240 kW at peak performance. The lithium-ion batteries have a total capacity of 170 kWh and give the CF Electric a range of around 100 kilometres. Fast battery charging takes only 30 minutes – which can be done during loading and unloading in the distribution centre or at the place of delivery and therefore fits well into the typical processes of supermarket delivery. The first CF Electric trucks will be field-tested at selected customers in the course of the current year. We are ready to launch the electric trucks as soon as the market is ready for them – which depends on legal requirements, the development of

battery technology and economic feasibility. However, one thing is for sure: DAF will only bring the CF Electric and other electric trucks onto the market when their quality and performance are equal to or better than those of our diesel trucks, which means the bar is set pretty high!

The bus manufacturer VDL is a well-known supplier of electric buses and has extensive experience with electric drive systems. You couldn't wish for a more competent partner. Nonetheless, why doesn't DAF develop its own electric drive on this scale for the near future?

We are very satisfied with our collaboration with the VDL Groep, which has existed for a long time: DAF supplies VDL with bus engines and VDL is a recognised supplier for all types of production materials. In addition, the VDL Groep has experience and expertise not only in the electrification of drivetrains, but also in the area of charging stations. This is an important point because the challenge is how to perfectly integrate the charging process in the customer's daily operations. Effective range and productivity are lost when additional kilometres have to be driven to the charging station – charging needs to take place where the truck stops anyway. The use of batteries as an energy carrier to support electrification can be seen as a bridge to hydrogen and fuel cell technologies, which still need at least ten years before they are ready for use. In order to do everything to achieve an even cleaner environment, especially in the cities, and to comply with the future CO_2 limits determined by the EU, electrification is a good and necessary step that offers a range of solutions to the challenges facing the transport sector.

DAF already showcased LF-series light trucks as hybrid and electric versions at the IAA in 2014. Isn't the 18-tonne light distribution truck a more worthwhile prospect for battery-powered all-electric driving?

Yes, that's right. At the IAA, DAF presented more than just a future solution with an electrified drivetrain. When it comes to electrification, there is simply no ready-made solution. We need all-electric vehicles to replace the light and medium trucks that are always or at least primarily on the road in urban areas. These purely electric vehicles need to have a working cycle that allows frequent charging at charging stations, which in turn are well integrated in this cycle. Medium and heavy trucks that drive a great many kilometres every day and are mostly used outside urban areas, but need to comply with stringent or emission-free requirements when entering cities, will benefit optimally from plug-in hybrid solutions. The diesel engine enables a wide range of vehicles to drive on regional, national and international roads, while the electric motor enables emission-free driving in urban areas.

Apart from the CF Electric presented at mid-year, we are therefore also focusing on and developing various alternatives – in addition to our outstanding diesel-powered LF, CF and XF series. Diesel engines are still efficient, clean, durable and reliable and have an excellent residual value. The infrastructure in every major market is excellent and no other technology performs better when it comes to achieving lowest operating costs – a significant contribution to customer profitability. However, this may not be the most important point when a customer simply has to invest in an e-truck to gain access to the city.

Let's look further along the timeline into the future: autonomous driving is the phrase on everyone's lips. As a product developer and visionary, where do you see the truck in, say, 10 to 15 years?

Fully autonomous driving is still a good way off. This technology still needs to be further developed to prove its reliability in all possible circumstances and, furthermore, it has not yet been approved by Brussels. If truck platooning on public roads becomes a reality – and that will certainly take another three or four years – there will still be a driver on board, and in our opinion that will remain so for quite some time to come. You can compare it to an aircraft. Although it is able to fly by autopilot, there is always a pilot on board. The truck driver will play a similar role going forward. Drivers will connect with platoons and detach themselves from them, monitor the systems and primarily steer the truck safely and economically through the many, many situations in which fully autonomous driving is not possible.

At DAF, we say: "There's always room for improvement." And tomorrow we want to be even better than today. The same thing applies to truck development. We want them to be even cleaner by further optimising the diesel engine, introducing alternative drive systems, and conducting research into hydrogen and fuel cell technology. And even safer thanks to advanced driver assistance systems, which also contribute to optimum efficiency and for which we are expanding connectivity via online and radio services. It is a challenging but wonderful world in which we work, with a great many opportunities, which also need to be exploited. I find it hard to understand why not all EU members welcome the EcoCombi – it's unbelievable. More load behind the engine – a bigger step towards CO_2 reduction is hardly possible! And what about the new legislation on measurements, weights and lengths, which gives us more freedom to continue improving aerodynamics, firstly to significantly reduce fuel consumption and thus lower CO_2 emissions, and secondly for a much better field of vision for greater safety. What are we waiting for?

PHOTO: DAF

“We are ready to launch the electric trucks as soon as the market is ready for them.”

Ron Borsboom,
Director of Product Development at DAF Trucks

Try Electric

TEST DRIVES Visitors to the IAA Commercial Vehicles 2018 have an extensive selection of test drives to choose from. Apart from conventionally powered vehicles, no less than 36 electric models are waiting to be tested.

The 67th IAA Commercial Vehicles is offering visitors a diverse range of vehicles to test-drive. Electric mobility is moving ahead at full speed – and there is no better way to experience them than by taking a test drive. For the first time at an IAA Commercial Vehicles, just as many e-vehicles are available for testing as conventionally powered commercial vehicles. The number of electric test drives has thus doubled compared to the IAA 2016. Atotal of 36 electric vehicles are waiting to be test-driven at the exhibition grounds of the IAA – 23 light commercial vehicles and 13 in the heavy category. The test track for electric models starts in the southern section of the CC outdoor area, at the "Platz der Nationen" and to the west of hall 9.

Electric vehicles can be test-driven from 10:00 a.m. to 5:00 p.m. It is recommended to register for the test drives, which is only possible at the individual companies on site. Prerequisites for participation are a valid ID and a driving licence for the corresponding vehicle class.

Every test driver receives precise instructions.

New Generation of Coaches

VOLVO Apart from the 7900 electric hybrid including its charging station, Volvo is publicly presenting its new generation of long-distance coaches at the IAA for the first time, featuring the 9700 and 9900 models.

To comply with the ECE R66.02 rollover resistance standard going forward, Volvo was forced to technically modify its 9700 and 9900 coach models, resulting in two completely new vehicles that have little in common with their predecessors. "The changes affect all aspects of the coaches, ranging from the structural design to their driving characteristics, and feature a completely new design with modern styling," emphasises Håkan Agnevall, President of the Volvo Bus Corporation. “This is a new platform for long-distance coaches, based on the holistic concept of integral construction.” This means that it is now no longer mounted on a chassis.

First of all there is the 9700 – a classic model for the economy sector and available in the versions "Select" and “Supreme”. It seems robust and well thought out, but also a little bland. However, the 9900 model, the luxury version, is 20 centimetres higher and looks far more appealing. Its Z-shaped design and the theatre seating clearly set it apart from the mass of similar coach models. Everything about this vehicle is a little classier than the 9700, such as the chrome strips in the driver's compartment or the two-colour steering wheel. Production of the 9700 has just begun, with the 9900 due to follow in early December.

Hall 17, stand A05

The Z-shaped design of the 9900 clearly catches the eye.

Digital Replaces Analogue

CONTINENTAL Electronic switch panels instead of mechanical switches, clear displays instead of analogue screens – these innovations are all part of the modular driver's workplace (mDWP) for city and intercity buses.

The special feature is the combination of up to three displays with two freely configurable control panels. In its basic configuration, the fully programmable 12.3-inch TFT screen is a central unit that displays combinations of various instruments as well as information such as camera images. It is supplemented by control panels to the right and left of the steering wheel. Where the speed, battery charge level or navigation are displayed when driving, the door cameras and other relevant information appear when the vehicle is stationary at a bus stop. When reversing or for panoramic camera systems, the display can be used as a monitor, making an extra screen unnecessary. The first units are already being delivered to bus manufacturers and series production will start at the beginning of 2019. Visitors to the IAA can experience all this live and take a seat at an exhibit true to the original.

Hall 17, stand B11/A06

PHOTO: CONTINENTAL

The fully programmable 12.3-inch TFT display (MultiViu Professional 12) from Continental shows various instrument combinations as well as information such as camera.

TEMSA

Turkish Triple Pack

The Turkish bus manufacturer is exhibiting the Maraton super high decker, the MD9 touring midi bus and the Avenue Electron electric bus. The focus of the presentation, however, is the new Avenue Electron, which is now ready for series production. "In times of smart mobility, the environment and sustainability must become the focus of production and investment efforts in the automotive industry," emphasised Temsa CEO Hasan Yildirim. He added that the bus manufacturer sees itself with its investments in the context of its vision "Intelligent Mobility" as a technology company and not as an industrial company with a focus on the automotive sector.

Hall 11, stand E24

PHOTO: TEMSA

The focus of Temsa's IAA presentation: the electric bus Avenue Electron.

TSE TRAILER SYSTEM ENGINEERING

TSE Trailer System Engineering ergänzt das Portfolio der Curtainsider-Bausätze um eine eigene integrierbare und leichtgängige Überfahrrampe und reduziert hierdurch Recherche- und Anpassungsaufwände beim Fahrzeugbauer.

Halle 27, Stand F27

GRAMMER

Produktneuheit: Grammer lässt den Roadtiger los. Die Lkw-Nachrüstsitze werden in den drei Ausstattungsvarianten Standard, Comfort und Luxury erhältlich sein. Der Vertrieb startet im Anschluss an die IAA.

Halle 11, Stand E17

IAA Nfz-App

Die IAA Nfz-App 2018 ist kostenfrei für iOS (iPhone® und iPad®) und Android in den Stores verfügbar.

Sie ist die offizielle IAA-App und damit die einzige mit vollständigen und aktuellen Daten zu Ausstellern, Innovationen und Aktionen.

EBERSPÄCHER

Vernetzung im Fokus: Die Vernetzung von Fahrzeugkomponenten gewinnt im Nutzfahrzeugbereich zunehmend an Bedeutung. Systementwickler Eberspächer zeigt deshalb am Beispiel eines Mess- und Laborfahrzeugs Lösungen für die Mobilität von morgen.

Halle 16, Stand A30

OTTO CHRIST

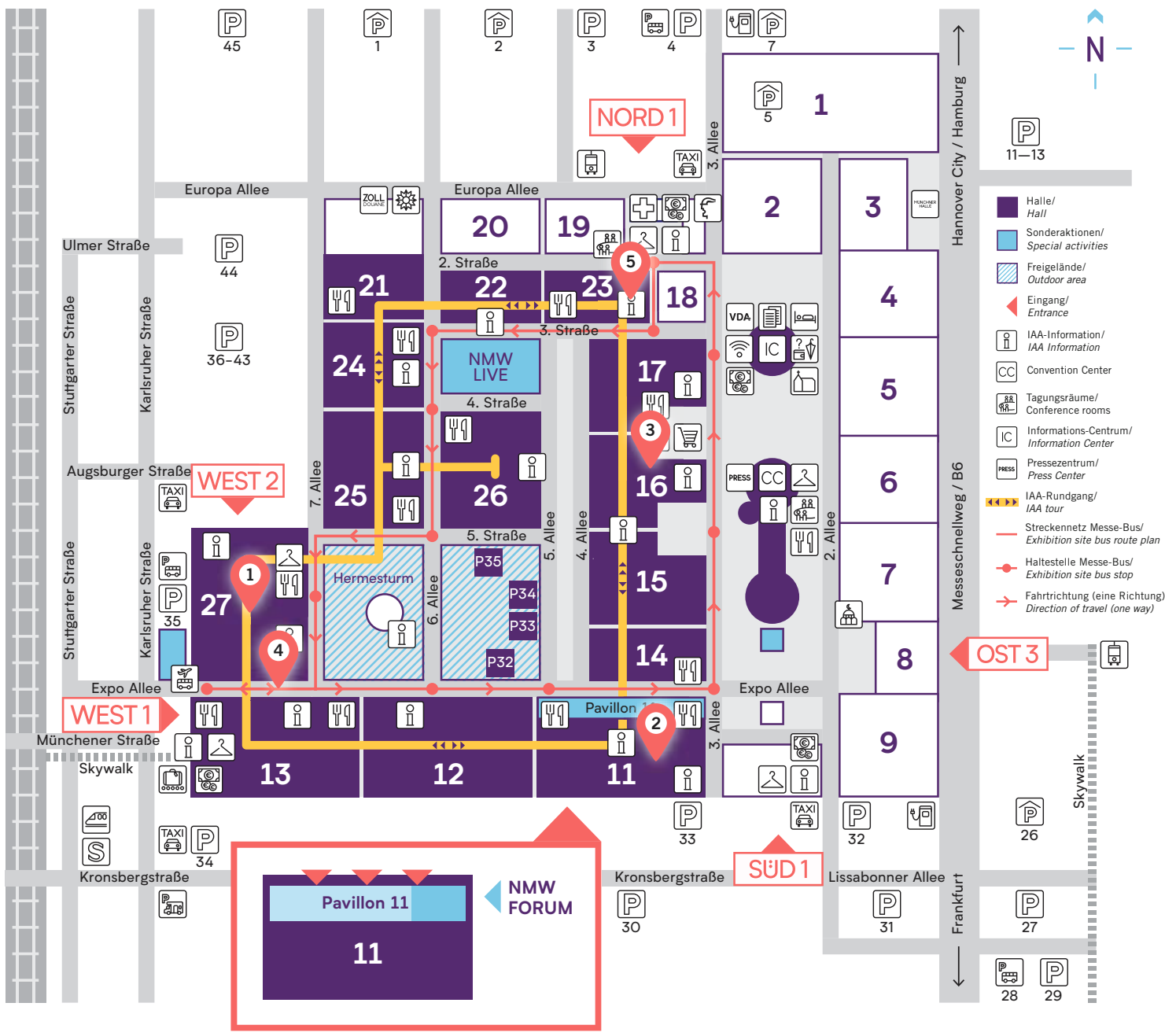
Saubere Sache: SVG Superwash Waschanlagen, Teil der Christ Gruppe, zeigt auf dem Freigelände unter anderem die neue Powerwäsche für Busse und Lkw – die SVG MAGNUM-5. Sie ist mit ihren fünf Bürsten für eine optimale halbstationäre sowie Überfahrwäsche ausgestattet.

Freigelände, Stand M65

FINKBEINER

Finkbeiner Hebetechnik stellt sein Hebebühnen-Programm speziell für Busse und Nutzfahrzeuge aus. Die mobilen Radgreifer wireless des Typs EHB mit 7,5 Tonnen und 5,5 Tonnen Tragkraft als auch stationäre Hebebühnen wie die Zwei-Säulen-Hebebühne TPL9000 mit einer Tragkraft von neun Tonnen und die Fahrschienen-Hebebühne Typ HDS mit 25 Tonnen Tragkraft werden präsentiert.

Halle 23, Stand D22



- Parkplatz / *Parking facilities*
- Parkhaus / *Multistorey car park*
- Parkplatz Bus / *Bus parking*
- Parkplatz Caravan / *Camper parking*
- Ladestelle für E-Fahrzeuge / *Charging station for electric vehicles*
- Flughafen Shuttle / *Airport shuttle*
- Stadtbahn Haltestelle / *Tram station*
- Bahnhof Hannover Messe/Laatzen / *DB train station*
- S-Bahn Haltestelle / *Suburban train station*
- Taxi
- Gepäck-Pre-Check-in und -Transfer / *Baggage pre-check-in and transfer*
- Zoll / *Customs*
- Polizei / *Police*
- Sanitätsstelle / Erste Hilfe / *Paramedics / First aid*
- WLAN Support / *Wi-Fi support*
- Fundbüro / *Lost property office*
- Zimmervermittlung / *Accommodation services*
- EC-Geldautomat / *ATM*
- Shopping & Food
- Restaurant
- Copy Shop
- Garderobe / *Cloakroom*
- Kirchen-Centrum / *Church Center*
- Muslimischer Gebetsraum / *Muslim prayer room*
- Münchner Halle
- Deutsche Messe Verwaltung/*Administration*
- Verband der Automobilindustrie e.V./ *German Association of the Automotive Industry*

Ausstellungsgruppen — Standorte

Lastkraftwagen	12, 14/15, 17, FG (Freigelände)
Leichte Nutzkraftwagen (Lieferwagen / Transporter)	12, 13, 14/15, 16, 17, P11, FG
Kraftomnibusse (einschließlich Minibusse)	11, 12, 14/15, 17, FG
Sonderkraftwagen	12, 13, 14/15, 24/25, FG
Anhänger, Aufbauten und Behälter	13, 24/25, 27, P33, P34, P35, FG
Fahrzeugeinrichtungen und -ausstattungen	11, 13
Teile und Zubehör	11, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24/25, 26, 27, FG
Transportlogistik, Telematik	NEU: 25
Erzeugnisse für Instandsetzung, Pflege und Wartung	23
Fachbücher, Fachzeitschriften	13, 16, 27, P11, FG
Organisationen, Unternehmen und Behörden	13, 23, 24/25, 27, FG
Modellautos	13
Dienstleistungen , IT- u. internetspezifische Leistungen	11, 12, 13, 16, 17, 23, 24/25, 27, P11
Elektromobilität/alternative Antriebsarten	11, 12, 13, 14/15, 16, 17, 23, 26, P11, FG

Sonderaktionen — Standort

New Mobility World FORUM	Pavillon 11
New Mobility World EXPO	Pavillon 11
New Mobility World LIVE	Freigelände nördlich von Halle 26
New Mobility World Guided Tours	Registrierungsbereich im IC
Elektro-Probefahrten	Freigelände südlich vom CC7
Probefahrten	Freigelände westlich von Halle 27
Oldtimer und US-Trucks	Halle 21

TIMOCOM AUGMENTED LOGISTICS

Besuchen Sie uns:
Halle 13
Standnummer C29

Rahmenprogramm

Täglich 09:30 / 11:00 / 12:30 / 14:00 / 15:30 / 17:00 Halle 12 B04

Hoverboard-Show mit Musik Future Talk zu Connectivity, Customized Solution und E-Mobility (im Wechsel)

Volkswagen Nutzfahrzeuge

10:30 – 10:45 Halle 13 G40

LastMileBox – das Containersystem für die letzte Meile

Thomas Geßner GmbH

13:30 – 13:45 Halle 13 G40

Lastenrad 2.0. Innovative Lastenradlösungen für professionellen Einsatz

Thomas Geßner GmbH

12:00 + 16:00 auf der MAN-Showbühne in Halle 12

Andreas Schlüter, Chef des deutschen Skilanglaufteams

16:30

MAN Trucker's World

12:00 – 12:30

Ökumenisches Kirchen-Center (Messekapelle), Informations-Centrum Raum 00.125 – 00.127

Ökumenische Andacht, Musik und Get together

Christen in der Automobilindustrie (CAI)

15:00 – 16:00 New Mobility World Halle 11

WORLD OF HEROES

Rüdiger Kirschstein, bekannt als Günther Willers aus der Serie „Auf Achse" spricht über den Berufsstand der Trucker

16:30 MAN, Halle 12 B14

Spendenübergabe

Kögel übergibt **Spenden aus der Kennzeichen-Aktion** an Trucker helfen Truckern e.V. (MAN).

Täglich vor den Hallen 14/15

DAIMLER Jobinfo

Am Actros 1851-Paradewagen beraten Mitarbeiter der Daimler Personalabteilung Schüler, Studenten, Absolventen und Quereinsteiger zu Jobs und Einstiegsmöglichkeiten.

Ab 18:00 Halle 25 C43

Party: DAKO AfterNett:working

14:00 SONAX, Halle 23 B60

Autogrammstunde mit Sascha Lenz

Vormittags Freigelände D95

Produktdemos am Renntruck von Sascha Lenz

Halle 21

US-Trucks

Halle 21

Oldtimer

Fachveranstaltungen VDA

08:30 – 16:30 CC Saal 3 A

Einkäufertag „Strukturwandel 4.0 im Einkauf der Nutzfahrzeugindustrie"

Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik (BME) / Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)

10:00 – 13:20 CC Saal 15/16

workING 2018 – Perspektiven in der Automobilindustrie

Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)

10:00 – 14:00 CC Saal 2

Ladungssicherung: Aus der Praxis für die Praxis (mit Demonstration)

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung BGL (e.V.) / Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)

10:00 – 14:00 CC Saal 1A

Financial Services im Nutzfahrzeuggeschäft

Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA) / Banken der Automobilwirtschaft (BDA) / Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT)

14:00 – 16:30 CC Saal 3B

IAA-Türkei-Tag 2018

Uludag Automotive Industry Exporters' Union (OIB) / Turkish Association of Automotive Parts and Components Manufacturers (TAYSAD) / Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)

10:00 – 17:00 Start: Freigelände südlich des CC

Probefahrten mit elektrisch angetriebenen Nutzfahrzeugen auf dem Messegelände

09:00 – 17:30 Start: Freigelände westlich von Halle 27

Probefahrten mit konventionell betriebenen Lkw, Bussen und leichten Nutzfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr

Schmitz Cargobull Expert-Talk Halle 27 F26

10:30 **Schmitz Cargobull Messe-Neuheiten**

13:30 **Neues aus der Service-Welt: Effizienzsteigerung durch digitale Services**

15:30 **Schmitz Cargobull Messe-Neuheiten**

NEW MOBILITY WORLD LIVE

Täglich 09:30 – 18:00 Freigelände nördlich von Halle 26

Auf der Demo-Fläche der New Mobility World sehen IAA-Besucher neueste Nutzfahrzeuge, Services und Assistenzsysteme live in Aktion.

9:30 – 10:00 / 11:30 – 12:00 / 13:30 – 14:00 / 15:30 – 16:00 / 17:30 – 18:00

Stoneridge I Orlaco: **Corner Eye & Mirror Eye**

Kamerasysteme für mehr Sicherheit und Effizienz

BBZ Nordhausen: **Sicher unterwegs – Fahrerassistenzsysteme in der Praxis**

Deutscher Verkehrssicherheitsrat/Deutsches Rotes Kreuz:

Sicher unterwegs – Rettungsgasse live!

Besucherwettbewerbe: Rettungsgasse – Wie geht die?

Fahren auf dem Lkw – Wie geht das?

10:00 – 10:30 / 12:00 – 12:30 / 14:00 – 14:30 / 16:00 – 16:30

Knorr-Bremse: **Highway Pilot – Automated Hub to Hub transport**

KRONE: **Sicherheit geht vor – Achslastverteilung beim Lang-Lkw**

Urban Logistics – New Ways of Urban Transportation: RYTLE

KAMAG: **Das neue Wiesel – Trendsetter in der Hoflogistik**

Goodyear: **Sekundenschneller Reifencheck mit dem Goodyear Drive-Over-Reader**

11:30 – 11:00 / 12:30 – 13:00 / 14:30 – 15:00 / 16:30 – 17:00

WABCO: **Intelligent Trailer Solutions**

Future Technology – be surprised

Sortimo: **mySortimo – Online-Services rund ums leichte Nutzfahrzeug**

Framo: **40-t-Elektro-Lkw von ALDI SÜD – gekühlt und maßgeschneidert**

Kässbohrer: **Non-Tipping Silo with Autonomous Discharge**

11:00 – 11:30 / 13:00 – 13:30 / 15:00 – 15:30 / 17:00 – 17:30

ZF Friedrichshafen: **Autonome Fahrzeuge für die Logistik der Zukunft**

JOST: **On the way to Autonomous Docking System**

Lamberet: **FREEGONE Frigoline by Lamberet – Elektrisches Dreirad mit autonomer Kühlung für die Last-Mile-Logistik**

NEW MOBILITY WORLD GUIDED TOURS

Jeweils **10:00 – 12:00 Toursprache Deutsch**
Jeweils **14:00 – 16:00 Toursprache Englisch**

Registrierungsbereich im IC (Kuppel)

NMW Guided Tours – **Automated Driving**

NMW Guided Tours – **Urban Logistics & Transport Services**

NMW Guided Tours – **Connected Vehicle**

NMW Guided Tours – **Alternative Powertrain**

NEW MOBILITY WORLD FORUM URBAN LOGISTICS & TRANSPORT SERVICES

Pavillon 11 Abschnitt D

10:00 – 11:00 Uhr

The Future of Public Transport in and between Cities

(Englisch)

10:00 – 10:15: Matthias Kässer & Bernd Heid: **Route 2030 – The fast Track to the Future of the Commercial Vehicle Industry**

10:15 – 10:25 Dr. Joachim Bühler: **Safety today and Requirements for autonomous and networked Shuttles of tomorrow**

10:25 – 10:35: Paul Leibold: **AMC City: An alternative Way of Transport in the urban Environment**

10:35 – 10:45: Thomas Schubert: **ROPEWAYS – An alternative Way of Transport in the urban Environment**

10:45 – 10:55: Stephan Pfeiffer: **Multimodal Mobility: Solving the First- and Last-Mile Problem**

Veranstalter: NMW FORUM / McKinsey&Company

11:00 – 12:15 Uhr

The Future of Urban Logistics

(Englisch)

11:00 – 11:15: Dr. Jan Bartels: **Zalando premium Logistics – Our Platform connecting People and Fashion + more**

11:15 – 11:25: Franck Leveque: **The Future of urban Logistics – Implications and Opportunities**

11:25 – 11:40: Joachim Drees: **How to rethink inner-city Transport?**

11:40 – 12:00: Dr. Susanne Leifheit & Stefan Klatt **What Cities Want**

(Host: Oliver Detje)

Veranstalter: NMW FORUM / McKinsey&Company

13.15 – 14.15

The Future of Network- and Platform Providers

(Englisch)

13:15 – 13:25: Uli Muench: **Tsunami or Surfer's Paradise? Surviving in a disrupted (Auto) World**

13:25 – 13:35: Viktor Hatwagner: **New and automated Ways for information-booking-payment Services in the Mobility Sector**

13:35 – 13:45: Stephan Leppler: **Augmented Mobility straight out of your Pocket**

13:45 – 14:00: Björn Sack: **How Connectivity is changing the Future of urban Logistics**

14:00 – 14:10: Dr. Lasse Landt: **Digitizing Freight Forwarding – How will it affect your Business?**

14:10 – 14:20: Joachim Schonowski: **Rethink Mobility: avoid, reduce, reuse**

Veranstalter: NMW FORUM / McKinsey&Company

14.30 – 15.30

Last Mile Logistics – Reinvented

(Englisch)

14:30 – 14:40: Gunnar Gburek: **Connecting all Supply-Chain Participants by Digitalization!**

14:40 – 14:50: Dr. Harald Hempel: **SMART DISTRIBUTION LOGISTIK – Cost effective Newspaper Delivery with Battery Electric Vehicles**

14:50 – 15:05: Ingo Lübs: **Integrated multifucntional Logistics Solution for the Last Mile**

15.05 – 15.15: Mika Koopmann: **Sustainable Last Mile Challenge: Connecting e-commerce Warehouses to Europe's professional Bike Messengers**

15.15 – 15.25: Maximilian Mayer: **Digitizing the Last Mile for Logistics**

Veranstalter: NMW FORUM / McKinsey&Company

15.45 – 17.15

Insights into Urban Logistics

(Englisch)

15.45 – 16.15: Rüdiger Prang & Tim Gerstenberger: **Project Initiative "Urban Logistics Hannover" – from Research to Best Practice**

16.15 – 16.30: Peter Rojko: **thinkport VIENNA – Linking Cities & Logistics**

16.30 – 16.45: Ulrich Temps: **Use of electric Mobility in the Construction Trade – Experience Report and Perspectives for urban economic Transport**

16.45 – 17.00: Dr. Sönke Behrends: **Urban Logistics Strategies for high-density Neighborhoods – Insights from Gothenburg, Sweden**

Veranstalter: NMW FORUM / McKinsey&Company

Sie kaufen nicht nur Telematik

Sie schaffen glückliche Kunden, die Ihren Service schätzen.

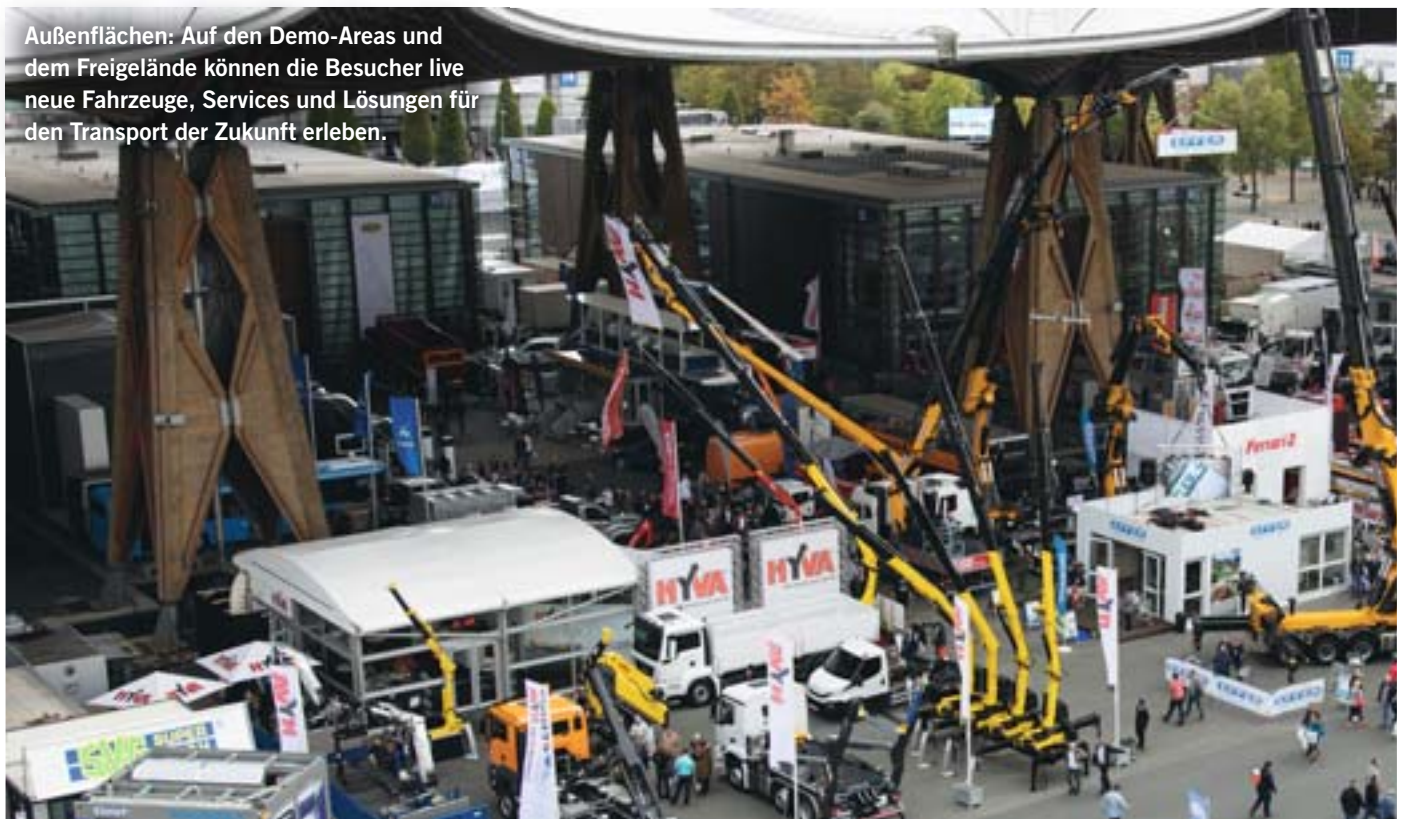
Mit digitalem Transportmanagement zum Erfolg

Wir unterstützen Sie dabei, die Digitalisierung als Chance und Mehrwert für Ihr Unternehmen zu nutzen.

Halle 25, Stand C43

telematics@dako.de | www.telematics.dako.de

DAKO



Außenflächen: Auf den Demo-Areas und dem Freigelände können die Besucher live neue Fahrzeuge, Services und Lösungen für den Transport der Zukunft erleben.

Von der Deutschlandfahrt zur IAA: Zwölf liebevoll restaurierte Nutzfahrzeug-Veteranen präsentieren sich auf der IAA in Halle 21.

Mann+Hummel Produktportfolio: Im Zentrum der Lösungen stehen Innovationen für alternative Antriebe und Digitalisierung, Funktions- und Bauraumoptimierung sowie saubere Mobilität.

Ford zeigt auf seinem Messestand einen Querschnitt seiner Modellfamilie, bestehend aus den fünf Baureihen Courier, Connect, Custom, Transit und Ranger: Einer der Schwerpunkte ist die Konnektivität im Nutzfahrzeugbereich.

Die Zukunft im Blick (v.l.n.r.): Bei Mercedes-Benz Vans ist die Vision Urbanetic ein spektakulärer, aber reeller Blickfang, auf den Gorden Wagener, Chief Design Officer der Daimler AG, Personalvorstand Wilfried Porth, Vertriebsvorstand Klaus Maier und der Leiter eDrive@ Vans Benjamin Kaehler sichtlich stolz sind.

Logistiksoftware ist ihre Welt: In der Brabender Group werden Werkzeuge für operative Prozesse in der Transportsteuerung und im Lager entwickelt.

Concept Car: Eberspächer zeigt anhand eines Laborfahrzeugs das Beispiel einer Plattform, die Komponenten im Fahrzeug wie Zusatzbatterie oder Fahrzeugheizungen verbindet.

Euro Truck Simulator: Der Spieler kann mit verschiedenen Lkw durch Europa fahren und Frachten transportieren, die er in großen europäischen Städten abholen und ausliefern muss.

CharterWay präsentiert sich mit seinem Messestand vor dem Mercedes-Benz Bank Pavillon unter dem Motto „Schauen Sie vorbei – wir freuen uns auf Ihren Besuch“.

Im Jahre 1892 gründete der Schmied Heinrich Schmitz in Altenberge bei Münster das Unternehmen: 125 Jahre Schmitz Cargobull werden auf der IAA kräftig gefeiert.

In Halle 17: Der DAF-Leitspruch „Proud of our Heritage, Leading Today, Ready for the Future“ passt perfekt zum diesjährigen Motto der IAA „Driving tomorrow“.

Die Cyber-Fleet-Lösung von Pirelli fokussiert sich auf drei Schlüsselelemente, die 40 % der Gesamtkosten in der Flotte ausmachen: Reifenerhaltung, Sicherheit und Kosteneffizienz.

Wahnsinn: Der Scania V8 wird in einen Bugatti Veyron verwandelt. Zumindest, was den Motor angeht. Kurzzeitig kann die Power auf 2.190 PS angehoben werden.

Traton Talk: Positive Effekte durch die digitale Vernetzung der Supply Chain – der Mehrwert von Logistik-Plattformen.

We drive the market expectations: Wie könnte Sortimo seine innovativen Services und Produktneuheiten für die Optimierung des Arbeitsalltags der Handwerker, Flottenkunden und Logistiker wohl besser präsentieren.

BFS-Trucksport-Team: Wir sind Europameister 2018!

World's leading trade show for mobility in the field of commercial vehicles, transportation and logistics: Maha präsentiert als Impulsgeber innovative Highlights auf der IAA.

Der Messeauftritt von Michelin steht ganz im Zeichen der „Long Lasting Performance"-Strategie: Innovative Nutzfahrzeugreifen für den Nah- und Fernverkehr und digitale Dienstleistungen.

Preisverleihung Telematik Award (v.l.n.r.): Dr. Kurt-Christian Scheel, Geschäftsführer des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), und Dr. Berend Lindner, Staatssekretär im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung.

High tech on wheels: Im Bereich der Kippfahrzeuge bietet Langendorf zwei Baureihen an, um allen Kundenanforderungen gerecht zu werden.

Im Shuttlebus-Verkehr auf dem IAA-Gelände kommen Busse mit alternativen Antrieben zum Einsatz: Die Besucher erhalten hier einen Einblick in die Elektromobilität von heute und morgen.

Große Lasten – kleiner Verbrauch.

Energie ist kostbar. Deshalb ist es unser Ziel, mit möglichst geringem Einsatz möglichst viel zu transportieren.

Effiziente Hybrid-Lösungen lassen sich auch im Fernverkehr einsetzen. Das automatische Getriebesystem ZF TraXon Hybrid kann Bremsenergie zurückgewinnen, den Verbrennungsmotor unterstützen und ermöglicht rein elektrisches Rangieren. So lassen sich Güter auch über lange Strecken effizienter und sauberer transportieren. zf.com/trucks

see. think. act.

ZF

Die Firma Rytle setzt auf ein Kombinationsangebot für die letzte Meile: einen City-HUB, eine Wechsel-BOX und den MovR.

Wäre da nicht die letzte Meile

URBANE LOGISTIK Die letzte Meile stellt eine große Herausforderung dar, der sich Onlinehändler, Nutzfahrzeughersteller und Logistikdienstleister mit ganz unterschiedlichen Ansätzen stellen.

Lastenrad, Roboter, Abholstationen, GPS-Lokalisierung – die Liste der Ideen für die letzte Meile ist lang. Nur das Geheimrezept, um alle Seiten glücklich zu machen, ist noch nicht gefunden worden. Deshalb widmet das FORUM der New Mobility World seinen ersten Tag genau diesem Thema. Unter dem Motto „Urban Logistics & Transport Services“ sprechen von 10 bis 16:45 Uhr unterschiedliche Experten über ihre Ansätze zu Themen wie der letzten Meile, urbaner Logistik oder Personenbeförderung.

Mit dabei ist Christian Adelsberger, Gründer und CEO von Parkbob. Seine App macht die Parkplatzsuche überflüssig und informiert zudem über Parkverbote und –kosten. Er spricht im Rahmen des FORUMS über die Digitalisierung der letzten Meile bei „Last Mile Logistics – Reinvented“ heute von 14:30 bis 15:30 Uhr. Ebenfalls mit dabei: Ingo Lübs, Managing Director, Rytle GmbH (Halle 27, Stand C30; Pavillon P11 EG B301 und B303). Das Unternehmen setzt gleich auf mehrere Varianten: MovR, BOX und City-HUB.

Auf Wunsch ist der komplette Transportprozess digital transparent

Der MovR ist ein Lastenfahrrad, das dem Fahrer durch eine spezielle Rahmenkonstruktion ermöglicht, leicht abzusteigen. Zudem wird er vor Witterungseinflüssen geschützt. Die Wechsel-BOX ist das Bindeglied zwischen HUB und MovR. Sie wird vom Logistikdienstleister fertig mit Päckchen, Paketen und anderem Stückgut bepackt. Der MovR-Fahrer nimmt die BOX samt Inhalt zur Auslieferung auf und transportiert die Waren auf der letzten Meile.

Und zu guter Letzt der City HUB, ein mobiles Depot, das im Stadtgebiet aufgestellt werden kann, mittels hydraulischer Stützen absenkbar ist und dadurch erleichterten Zugang zu den Sendungen bietet. Alle Rytle-Produkte sind zudem mit Sensoren und Telematik ausgestattet. Auf Wunsch und als Option ist somit der komplette Transportprozess digital transparent.

Doch längst sind nicht mehr nur Logistikdienstleister oder Fahrzeughersteller auf dem Feld der Letzten-Meile-Optimierung zu finden, auch Onlinehändler selbst spielen an vorderster Front mit, wenn es um optimale Lieferketten und damit Kosteneinsparungen geht. So gibt es beim Onlinehändler Zalando beispielsweise gleich mehrere Pilotprojekte. In Belgien testet man etwa die direkte Lieferung per GPS-Ortung – egal, wo der Kunde gerade ist. Umgesetzt wird das mit dem belgischen Unternehmen Parcify, welches für Zalando als Lieferdienst fungiert. Der Kunde muss nur die App der Firma herunterladen, sich orten lassen

Auch Onlinehändler selbst spielen an vorderster Front mit

und sich zu einem bestimmten Zeitpunkt im Liefergebiet befinden. Schwupps, landet das bestellte Paket direkt bei ihm, ob im Park, im Café oder bei der Arbeitsstelle.

Und auch Onlinehändler Amazon geht neue Wege. Neben dem Einsatz von kleineren Lieferdiensten gibt es beispielsweise die sogenannten Amazon Locker. Ähnlich den DHL-Packstationen kann hier der Kunde im Selbstbedienungsprinzip seine Lieferungen abholen – wo und wann es ihm passt.

Die New Mobility World

EXPO ist der Ausstellungsbereich der New Mobility World. Hier zeigen sich Markenwelten sowie neueste Produkte und Services.

LIVE heißt die Demonstrationsfläche unter freiem Himmel, die den Straßenverkehr von morgen erleben lässt.

FORUM bietet ab 24. September ein kuratiertes Programm über vier Tage. Hier werden aktuelle Themen diskutiert und es lässt sich aus erster Hand erfahren, wie Digitalisierung die Mobilitäts-, Transport- und Logistiklandschaft von heute und morgen verändert.

NEW MOBILITY WORLD